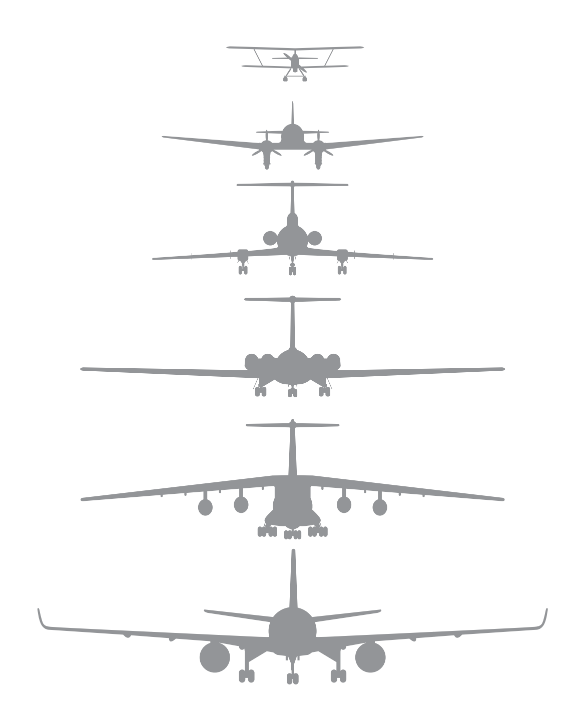

АЭРОПОРТ
СОКОЛ
МАГАДАН
Воздушные ворота
Колымы



20-летию международного
аэропорта «Магадан» посвящается



Воздушные ворота Колымы

Аэропорт «Магадан»
20 лет

Магадан
Издательство «Охотник»
2011

ББК 39.513 (2Рос-4Маг)
Б 399



Е. А. Безнутрова, Д. И. Райзман
Б 399 Воздушные вороты Колымы. Международный аэропорт «Магадан». 20-лет / Под общ. ред. С. В. Замараева и Д. А. Сиволобова. – Магадан: Изд. «Охотник», 2011. – 100 с.; 89 илл.

Книга-фоторассказ о предприятии, без деятельности которого невозможно представить себе существование Магаданской области. Недаром аэропорт «Магадан» именуют воздушными воротами Колымы. Более шестисот человек своим каждодневным добросовестным трудом обеспечивают стабильную работу аэропорта, наращивая потенциал предприятия, продолжая славные традиции предшественников.
Для широкого круга читателей.

ББК 39.513 (2Рос–4Маг)
Б 399

Оглавление





Аэропорт «Магадан» с высоты птичьего полета.
19 декабря 2005 года.

Сергей
Васильевич
Замараев

**директор ФГУП
«Аэропорт Магадан»**



Дорогой читатель! Эта книга – фоторассказ о предприятии, без деятельности которого невозможно представить себе существование Магаданской области. Недаром аэропорт «Магадан» именуют воздушными воротами Колымы!

Первое упоминание об аэропорте «Магадан-56 км» как о комплексе наземных служб, предназначенном для обеспечения воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты, относится к 1 июля 1963 года, а история его неразрывно связана с деятельностью Магаданского объединенного авиационного отряда, созданного в ноябре того же года.

Его преемником по праву считает себя Федеральное государственное унитарное предприятие «Аэропорт Магадан». Оно было зарегистрировано решением №1963 Магаданского горисполкома от 26 июля 1991 года, и вот уже двадцать лет его сотрудники – первые, кто встречает прибывших в регион гостей и земляков-колымчан, вернувшихся домой с «материка».

Предприятие обрабатывает огромное количество народнохозяйственных грузов, имеющих для области первостепенное значение, обеспечивает безопасность полетов и авиационную безопасность, инженерно-техническое обслуживание воздушных судов. Со-

трудники аэропорта постоянно работают над повышением качества обслуживания авиапассажиров. Создание максимально комфортных условий для клиентов мы воспринимаем не как простую декларацию, но как основную цель своей деятельности.

Было бы несправедливо утверждать, что мы легко справляемся с поставленными задачами, что предприятие не испытывает каких-то трудностей. Как известно, не спотыкается тот, кто лежит на диване.

Еще три года назад на предприятии тяжелейшим образом сказывались последствия внутреннего и мирового финансовых кризисов, сложная социально-экономическая ситуация в стране эхом отражалась и на жизни аэропорта...

Сегодня я с полной ответственностью могу заявить, что ФГУП «Аэропорт Магадан» сумело переломить ситуацию, преодолеть спад и встать на курс поступательного развития. Значительно вырос пассажиро- и грузооборот, производится техническое перевооружение производства, повышается эффективность работы служб, внедряются новые технологии. При этом продолжается реконструкция взлетно-посадочной полосы. Но главное наше достижение – в том, что мы смогли вывести деятельность предприятия на уровень рентабельности, позволяющий с оптимизмом смотреть в будущее. И главная заслуга в этом процессе принадлежит, конечно, коллективу.

Более шестисот человек своим каждодневным добросовестным трудом обеспечивают стабильную работу всех служб и подразделений аэропорта, наращивают потенциал предприятия, продолжают славные традиции предшественников.

Именно им, бывшим и настоящим сотрудникам ФГУП «Аэропорт Магадан», и посвящена эта книга.



Предыстория

Самолет на Севере больше, чем самолет.
Это не просто крылатая машина, железная птица,
а легенда в фольклоре аборигенов Севера, которые мечтали
парить в небе в качестве «воздушных каюров».



Летающая лодка МБР-2 на льду Нагаевской бухты.

30-е годы XX века.

В условиях ограниченных средств передвижения, когда груз и пассажиров можно доставить в отдаленные районы только выючным транспортом – на лошадях, оленях и собаках; где нет необходимых водных артерий, по которым можно сплавляться, самолет или позже вертолет – единственный вид транспорта, позволяющий оперативно и на большие расстояния прибыть в назначенный пункт.

После начала промышленного освоения Колымы и Чукотки Государственным трестом «Дальстрой» в 30-е годы XX века жители национальных районов Северо-Востока России познакомились с регулярными рейсами воздушных кораблей.

Первые эпизодические полеты на самолетах с поршневыми двигателями начались здесь только во второй половине 20-х годах прошлого века.

В ИЮЛЕ 1927 ГОДА ВО ВРЕМЯ СЕВЕРНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ, ОРГАНИЗОВАННОЙ «ОСОАВИАХИМОМ», ЛЕТЧИКИ Э. М. ЛУХТ И Е. М. КОШЕЛЕВ НА САМОЛЕТАХ Ю-13 И «САВОЙЯ-16 ТЕР» СОВЕРШИЛИ ПЕРЕЛЕТ ОТ МЫСА СЕВЕРНОГО (ШМИДТА) ДО ОСТРОВА ВРАНГЕЛЯ; В 1929 ГОДУ ЛЕТЧИК ОТТО КАЛЬВИЦА НА ГИДРОСАМОЛЕТЕ «ЮНКЕРС W-33» ВПЕРВЫЕ СОВЕРШИЛ РАЗВЕДКУ ЛЕДОВОЙ ОБСТАНОВКИ И ОБЛЕТ ОСТРОВА ВРАНГЕЛЯ.

Позже такие разовые воздушные экспедиции, по заказам различных ведомств, проходили не только на побережье Северного Ледовитого океана, но и на Охотском побережье.

Полеты осуществлялись акционерным обществом «Добролет», средства



Таким увидели побережье Охотского моря летчики Магаданского авиаотряда 5 января 1935 года во время первого полета на ледовую разведку.

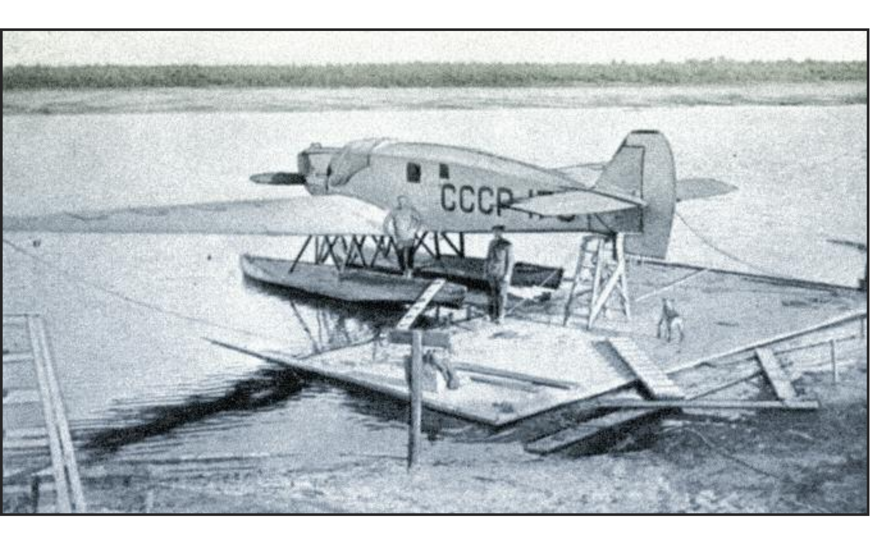
на которое собирались по подписке. Одним из первых полетов, организованных «Добролетом» над Охотским морем на народные рубли, внесенные на отечественную авиацию, был полет в будущем знаменитого летчика М. В. Водопьянова.

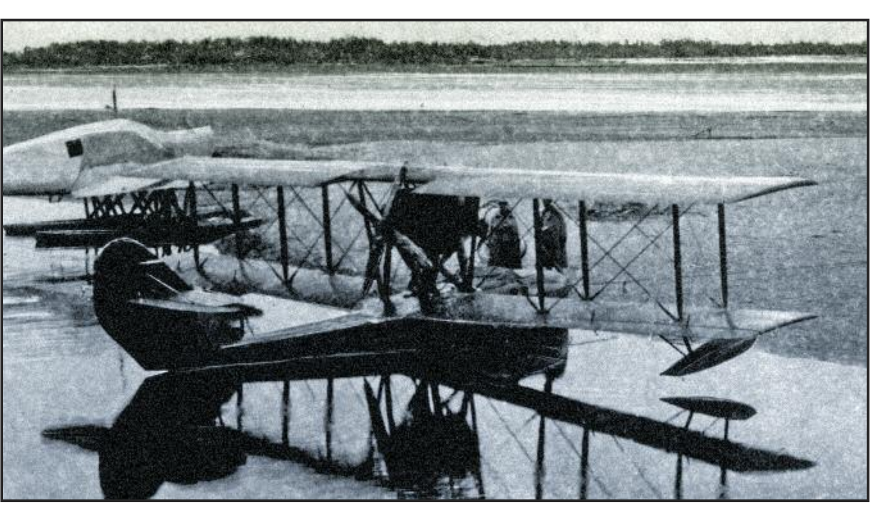
«Добролету» удалось в конце 1929 года купить первый самолет «Юнкерс-Форман-13» для Дальнего Востока.

На нем в январе 1930 года М. В. Водопьянов и открыл первую воздушную трассу: Хабаровск – Сахалин.

Развитие гражданского воздушного флота требовало подготовки взлетных площадок, аэродромов, их специального оборудования. Стратегическое расположение бухты Нагаева подсказывало решение иметь здесь авиационную базу. Так, 19 июля 1930 года Ольский райисполком, распределяя земельные участки между целым рядом хозяйственных и культурных организаций, базирующихся в бухте, определил: «... Отвести участок в 350 метров от северного края террасы бухты шириной 10 000 метров и в глубь берега моря на 500 метров».

Также оргкомитет посчитал необходимым поставить вопрос перед крайисполкомом и краевым гражданским воздухофлотом о создавшемся положении, одновременно прося граждан-





Самолеты «Юнкерс» Ю-13 (вверху) и «Савойя-16» (внизу) активно использовались во время первых полетов на Северо-Востоке.

Вторая половина 20-х годов XX века.

ский воздухофлот финансировать заготовку строительных материалов, дабы обеспечить строительство в 1932 г.».

Таким образом, были подготовлены условия для создания первого гидроаэродрома в бухте Нагаева.

В мае 1932 года Совет Труда и Обороны СССР прининял совершенно секретное постановление «Об установлении регулярного воздушного сообщения с приисками по «Дальстрою», председатель СТО СССР В. М. Молотов (Скрябин) поручает Гражданскому Воздушному Флоту: 1. По получении импортных гидросамолетов («Савойя» и др.) установить в 1932 г. на линии Владивосток или Хабаровск – Николаевск – Нагаево вполне отвечающую данному району по своим качествам почтово-пассажирскую линию. 2 . Организовать воздухолинию Якутск – Крест Хольджай – Оймекон – Среднекан и приступить к эксплуатации этой линии не позднее октября месяца 1932 г. В осуществление этого:

1. Гражданскому Воздушному Флоту:

– произвести обследование воздухолиний Якутск – Среднекан и представить не позднее 1-го августа 1932 года исчерпывающие материалы о возможности регулярного воздушного сообщения, варианты трассы (гидро- или сухопутной) при наличии пригодных пассажирских площадок и аэростанций.

– снабдить указанную воздухолинию: самолетами типа Р-5 в октябре 1932 г. – 3 шт. и в ноябре 1932 г. – 3 шт. (из них самолет выделить для усиления воздухолиний Иркутск – Якутск).

2. Дальстрою:

Немедленно по окончании обследования Гражданским Воздушным Флотом этой линии приступить по проектам и указаниям Гражданского Воздушного Флота к оборудованию аэростанции и посадочных площадок необходимыми постройками и закончить эту работу к началу эксплуатации линии (октябрь 1932 г.)».

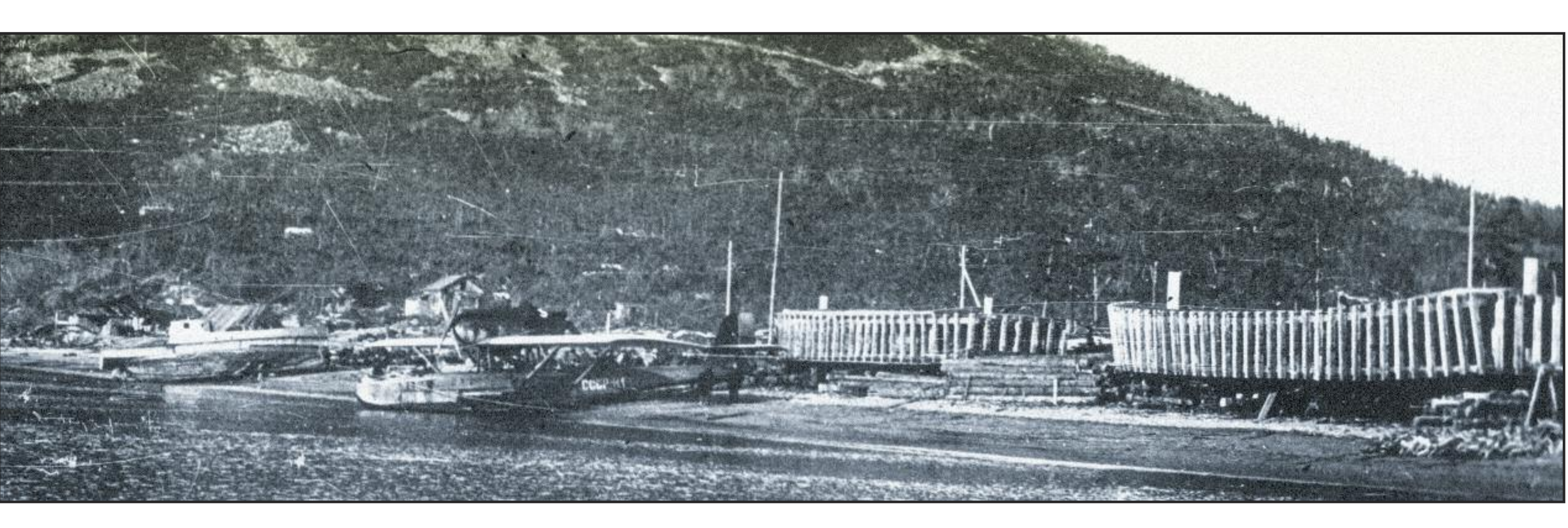
В конце 1931 года «Дальстрою» было поручено строительство посадочных площадок для самолетов У-2 в районе Ат-Юряха и Стрелки, а в 1932 году – в поселках Оротукан и Ямск.

«Одним из первых гидросамолетов, прибывших в бухту Нагаева в октябре 1932 года, был гидроплан фирмы «Дорнье» типа «Валь» (Кит), который



Побережье Охотского моря в районе полуострова Хмитевского, над которым в 30-е, 40-е годы проходила воздушная трасса Магадан –Хабаровск.

2008 год.



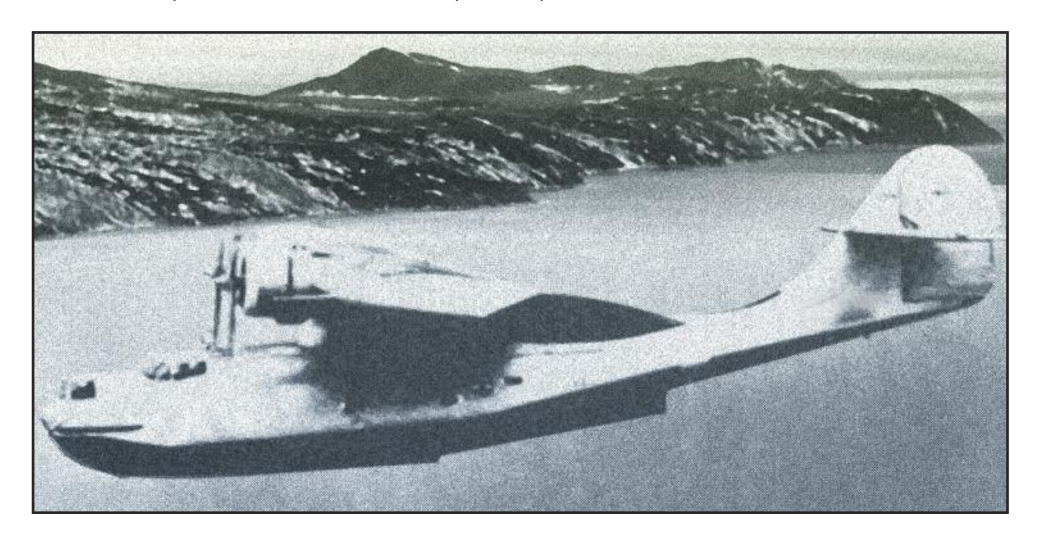
Летающая лодка «Dorner-Wal» на берегу Нагаевской бухты у авиаремонтных мастерских и авиаангаров, находившихся по решению Ольского райисполкома от 19 июля 1930 г. «в 350 метрах от северного края террасы бухты шириной 10 000 метров и на глубину моря на 500 метров.»

1935 г.

принадлежал компании «Комсеверпуть». Экипаж корабля с экспедицией Всесоюзного Арктического института во главе с географом С. В. Обручевым должен был, используя метод воздушной съемки, составить карту шириной до 50 км. Их маршрут пролегал из Хабаровска через Николаевск-на-Амуре, Охотск к Нагаево и далее на Чукотку.

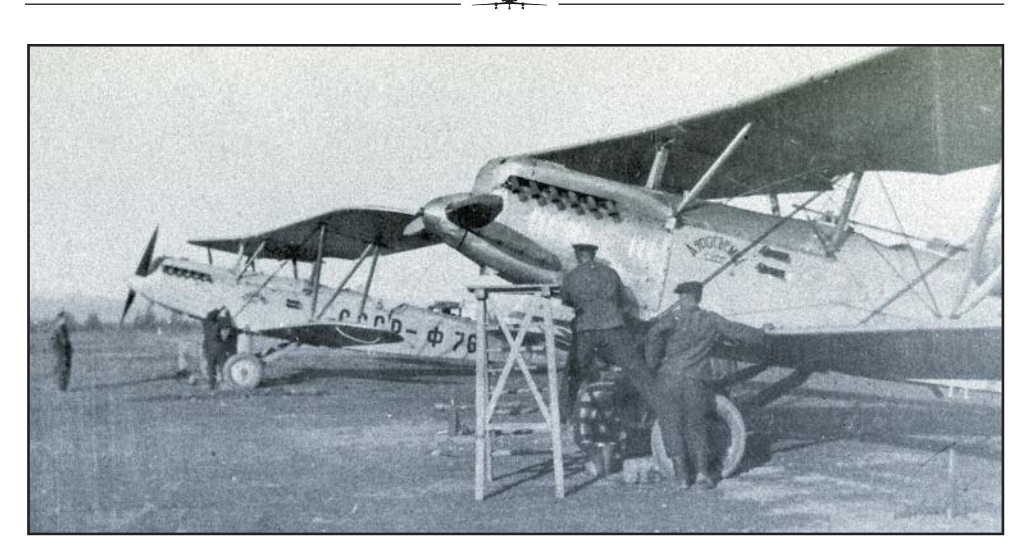
«Хотя к этому времени была проделана довольно большая работа по изучению территории с воздуха и составлению карт, но оставались обширные пространства, которые не могли быть сколько-нибудь точно изображены на карте: водораздел между Охотским морем и реками Индигиркой и Колымой и в особенности Чукотский национальный округ и северная часть Корякского, занимающих крайний Северо-Восточный конец Союза. Только изучив этот кончик Азии – «кончик» площадью 700 000 км^2 – можно было строить на сколько-нибудь серьезном фундаменте теории о геологической связи материков Азии и Америки, о направлении структурных линий, об изгибе тихоокеанских дуг, о распределении областей полезных ископаемых – одним словом, все те построения, которые часто появляются теперь, но основаны в значительной степени на личных взглядах и фантазии авторов». (С. В. Обручев. На самолете в восточной Арктике. Л. 1934. с. 4).

Самолет шел на высоте 1500 метров. Пассажиры видели вдоль берега довольно высокий (1000 м) Приморский хребет, а за ним серела долина реки Кавы.



Летающая лодка «Каталина» над акваторией Нагаевской бухты.

Май 1944 г.



Самолеты П-5 Магаданского авиаотряда, предназначенные для аэрофотосъемки, на аэродроме «13-й км».

40-е годы XX века.

С. В. Обручев отмечал: «Приморский хребет – передовая гряда – упирается в Тауйскую губу разорванными полуостровами и далее скалистыми островами переходит через нее, чтобы снова возобновиться на востоке хребтами полуострова Кони. А в глубине, в этой впадине – широкая Тауйская губа, и в ней первоклассная гавань, бухта Нагаева». (С. В. Обручев. Указ. соч. с. 42).

Эта характеристика важна была для будущих авиаторов Нагаева и будущего города Магадана, но в том 1932 году Сергей Владимирович увидел:

> «НАГАЕВО ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ГОРОД, С НЕСКОЛЬКИМИ УЛИЦАМИ, ВЗБИРАЮЩИМИСЯ ВО ВСЕ СТОРОНЫ НА КРУТЫЕ ГОРЫ. РОВНОГО МЕСТА ЗДЕСЬ ПОЧТИ НЕТ. НО ПО ЭТИМ КРУТЫМ УЛИЦАМ ПОЛЗАЮТ ТРАКТОРА, ТЯЖЕЛО ГРЕМЯТ ГРУЗОВИКИ, ВЫВОЗЯ С НАБЕРЕЖНОЙ БЕСКОНЕЧНЫЕ ГРУЗЫ – НАЧИНАЯ С ЭКСКАВАТОРОВ И КОНЧАЯ ЖИВЫМИ КУРАМИ ДЛЯ ФЕРМЫ... СЕЙЧАС В БУХТЕ ПОСТОЯННО СТОИТ НЕСКОЛЬКО БОЛЬШИХ ПАРОХОДОВ, И В ИСТИННО АМЕРИКАНСКИХ ТЕМПАХ ВЫБРАСЫВАЮТСЯ ТЫСЯЧИ И ТЫСЯЧИ ТОНН НА БЕРЕГ».

Все же первый опыт применения самолета в геологоразведке, картировании территории Северо-Востока дал несомненные результаты, о которых ученые отзывались так: «Наблюдения с самолета дают геоморфологу возможность сразу охватить взором обширнейшие комплексы форм рельефа, подмечать такие особенности их, которые ускользают часто от наблюдателя, передвигающегося по земной поверхности. Кроме того, первостепенное значение имеет и то обстоятельство, что производительность работ на самолете несоизмеримо велика в сравнении с наземными съемками». (Е. В. Алтунин. Крылья над Магаданом. М. 1968.).

В 1933 году Дальстрой планировал закупить гидросамолеты для проведения аэрофотосъемки трассы Оротукан – Якутск, а также оборудовать причалами и мастерскими гидроаэродром в бухте Нагаева.

В том же году полярный летчик И. П. Мазурук открывает новую воздушную трассу: Николаевск-на-Амуре – Аян – Охотск – Магадан. С этого времени через бухту Нагаева прокладывают маршруты на Чукотку многие пилоты ГВФ. Их полеты обеспечивает связью и топливом аэроплощадка бухты Нагаева, причем среди ее работников в 1934 году 36 заключенных •





Аэрофотоснимок города Магадана.

Конец 30-х годов XX века.

Аэропорты треста

Наконец, под новый год, 29 декабря 1934 года пароход «Уэлен» доставил в бухту Нагаева 4 отечественных самолета типа П-5, С-1, летный состав и технический персонал которых начали свою работу в качестве самостоятельного авиаотряда Дальстроя. Кроме вольнонаемных сотрудников, 1 февраля 1935 года самолеты обслуживали 19 заключенных.



Самолеты П-5 и АНТ-7 на одном из зимних аэродромов Северо-Востока. Оба типа самолетов активно использовались при освоении Севера и в советской арктической экспедиции 1937 года.

30-е годы XX века.

Авиаотряд был занят на перевозке почты и пассажиров, ледовой разведке, проводке кораблей и вывозе добытого золота с приисков Колымы. Летчики совершали полеты вдоль Охотского побережья, к Балаганному, а также в Среднекан, Усть-Утиную, Зырянку. 22 марта 1935 годы пилот Д. Н. Тарасов проложил воздушную трассу до Хабаровска.

Одновременно пилоты Дальстроя вели аэрофотосъемку по рекам Лаглыхтах, Ат-Урях, Хатыннах, Мылга, Дебин, Оротукан, Сугой, Балыгычан, бухта Наяхан, создавая гипсометрическую аэровизуальную карту масштаба 1: 500 000 м.

В первый год своей деятельности авиация Дальстроя перевезла 129 пассажиров, летчики налетали 462 часа. Грузоперевозки составили 15080 тонно-километров. (Е. В. Алтунин. указ. соч. с.17).

В 1935 ГОДУ НА БЕРЕГУ БУХТЫ НАГАЕВА ПОСТРОИЛИ ПЕРВЫЙ АНГАР ДЛЯ АЭРОПЛАНОВ.

В тот год в составе авиаотряда было 56 человек, включая 20 летно-подъемного персонала и 11 человек обслуги.

В 1936 году диапазон действия авиации Дальстроя расширился, были освоены новые воздушные маршруты: Нагаево – Наяхан – Гижига – Анадырь и Омолон – Кедон. (А. С. Навасардов. указ. соч. с. 160).

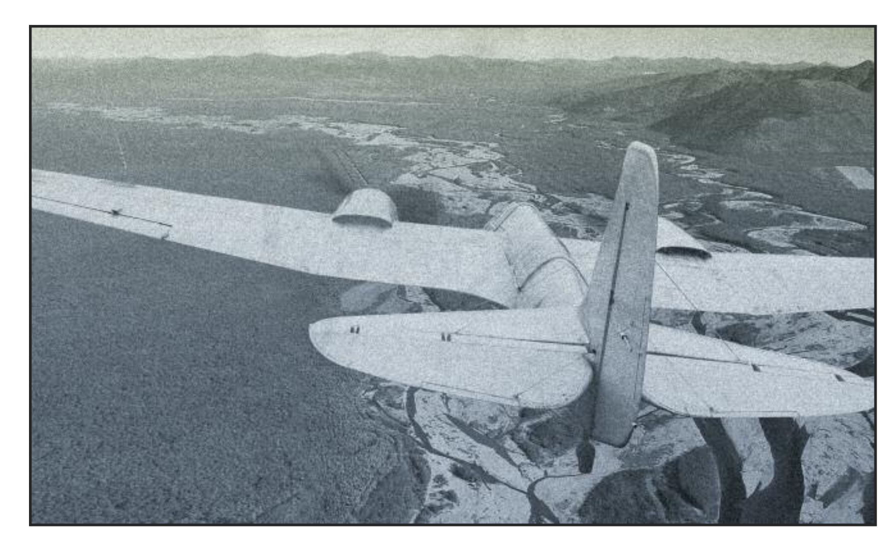
Во многом выполнение заданий и народнохозяйственных планов зависело от пилотов, которыми были первые русские летчики (М. С. Сергеев, Д. Н. Тарасов, Н. С. Снежков, М. Д. Меньшиков).

Именно эти специалисты заложили основу магаданской авиации, традиции профессионального обеспечения организации и осуществления всех видов воздушной связи, обслуживания научно-исследовательских разведывательных экспедиций и производства воздушных съемок, выполнение специальных заданий (медицинская помощь, культобслуживание и пр.).

В 1936 году летчики Дальстроя налетали 1311 часов против 463 в 1935 г., перевезли 174 пассажира и 35,5 тонны грузов. (Е. В. Алтунин. указ. соч. с. 25).

Авиация Дальстроя к 1938 году имела 13 самолетов различных типов, на Колыме было создано 4 аэродрома и 25 посадочных площадок. Общая протяженность авиалиний достигала 6 383 км.

Полностью освоены воздушные линии Магадан – Зырянка, Магадан – Берелех, Магадан – Наяхан. Это позволило через год наделить авиаотряд правами самостоятельной хозрасчетной организации с производством капитальных ремонтов самолетов и моторов, строительством производственных объектов и жилых зданий. (70 лет авиации Северо-Востока России. Магадан. «Охотник». 2005. с.29).



Самолет ПС-40 (АНТ-40) над долиной реки Армань.

40-е годы XX века.

Строительство аэропорта в Магадане

Промышленное освоение огромной территории, подведомственной Дальстрою, требовало базовых стационарных аэродромов.

По воспоминаниям заслуженного строителя РСФСР, Почетного гражданина города Магадана И. И. Лукина, в апреле 1938 года создали комиссию для выбора площадки под строительство аэродрома в районе 20–30 км от Магадана, в состав которой вошли начальник отдела капитального строительства Дальстроя П. М. Раевский, начальник стройуправления сектора изысканий И. Г. Наседкин, начальник стройуправления Н. В. Митасов, старший инженер аэродромной службы С. А. Чадов, штурман-летчик О. Г. Меньшиков, летчик Н. М. Кузнецов. После предварительных изысканий комиссия предложила расположить аэропорт на 13-м км основной трассы.

«Близость аэропорта от административного центра, наличие гравийно – песчаных карьеров, свободные подходы к порту с северной стороны были основными аргументами при утверждении этого предложения. Изыскания и проект были закончены к сентябрю 1938 года, а подготовительные работы на территории будущего аэропорта на-



Эмблема треста «Дальстрой», существовавшего на территории Северо-Востока с 13 ноября 1931 года до образования 3 декабря 1953 года Магаданской области.





«Спустившись... в город, мы шли вдоль деревянных складов, занимавших большую территорию напротив городского парка – огороженного куска девственной тайги, затем повернули налево к западу и очутились на самой окраине города. Здесь стояли зеленые брезентовые палатки размерами 9х12; в 200 м от них – единственный в городе кирпичный дом в три этажа.»

Академик Н. А. Шило, «Записки геолога» о Магадане 1937 года.
Магадан. Фото с парашютной вышки, установленной в городском парке.



Аэропорт «Магадан-13 км».

50-е годы XX века.

чались и того раньше – в июне 1938 года», – писал И. И. Лукин. (И. И. Лукин. «Первостроители». Магадан. 1987. с. 276). Строительство было начато решением комиссии по выбору площадки под аэродром еще в апреле 1938 года, на стройке были заняты в основном заключенные Севвостлага, но принимала участие и общественность города, мобилизованная для оперативного выполнения плана ввода его в строй.

Начальник «Дальстроя» К. А. Павлов почти ежедневно проверял работу строителей, – вспоминал Иван Иванович Лукин, – первым делом он потребовал, чтобы они построили... теплый туалет. Все здания эксплуатационных служб и полосу возводила Магаданская стройконтора, руководимая В. Н. Акимовым и главным инженером А. И. Сизовым.

Сдали в эксплуатацию аэропорт на 13 км в январе 1940 года.

В конце 1939 года руководителем авиационного подразделения Дальстроя назначили Шандора Иштвановича Шимича. Командиром авиаотряда Дальстроя был с 15 сентября 1939 года по 1942 год. Учитывая участие Ш. И. Шимича в создании стратегического объекта – аэропорта 13 км и выполнение авиаотрядом народнохозяйственных задач, в январе 1941-го его наградили медалью «За трудовую доблесть».

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МАГАДАНСКИХ ЛЕТЧИКОВ ВЫСОКО ЦЕНИЛИ В «ДАЛЬСТРОЕ». 1 ФЕВРАЛЯ 1939 ГОДА В ЧИСЛЕ 252 ДАЛЬСТРОЕВЦЕВ, УДОСТОЕННЫХ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ НАГРАД, БЫЛ И ЛЕТЧИК А. С. ФАСТРИЦКИЙ, НАГРАЖДЕННЫЙ ОРДЕНОМ КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ.

В сентябре 1939 года экипаж командира авиаотряда Дальстроя Н. М. Кузнецова впервые совершил на пассажирском самолете полет до Москвы.

В феврале 1940 года самолеты ПС-40 открыли долгожданное воздушное

Взлетает «воздушный извозчик» Ли-2. Аэропорт «Магадан-13 км».

60-е годы XX века.





Летчик В. Н. Бордовский и командир авиаотряда Дальстроя Ш. И. Шимич во время уточнения полетного задания у ПС-40.

1940 год.

сообщение на трассе Магадан – Хабаровск с посадками в Охотске, Николаевске-на-Амуре, Комсомольске-на-Амуре.

26 августа 1941 года распоряжение № 097 по Главному Управлению строительства Дальнего Севера НКВД СССР гласило: «Содержание: О строительстве аэродрома на 47 км.

В целях форсированного строительства аэродрома приказываю: 1. Начальнику строительного управления т. Вороновичу в двухдневный срок довести количество работающих на строительстве до 1000 человек за счет временного прекращения строительства объектов города, прекращения производства кирпича, максимального сокращения подсобно-вспомогательных производств. 2. Весь освобождающийся транспорт – конный и механический – и техперсонал немедленно перебросить на строительство аэродрома. 3. Приступить и в месячный срок закончить строительство служебных помещений, водомаслогрейки и др. объекты, предусмотренные сметой… Зам начальника ГУСДС по капстроительству Минаев».

В том же месяце приступили к сооружению взлетно-посадочной полосы с покрытием глинистой смесью. В последующие годы «Аэродром-47 км» играл заметную роль в приеме и отправке самолетов с грузами и пассажирами, выполнял функции запасного аэродрома на случай нелетной погоды. Даже принимал аварийные посадки военных самолетов в 50-х годах.

Война наложила отпечаток на характер работы магаданских авиаторов. В 1942 году отмечали работу авиаотряда: перевыполнили план грузоперевозок, собрали в Фонд обороны около четырехсот тысяч рублей. Сложилась практика работы в две смены.

Всякими способами технический персонал аэропорта продлевал жизнь самолетам. В мастерских был организован выпуск «своих» воздушных судов, когда из двух-трех списанных собирали один. Детали реставрировали полукустарным способом.

В 1943 году группу работников Дальстроя наградили орденами и медалями СССР, в том числе представителей летно-технического состава авиаотряда: медалью «За трудовую доблесть» – пилотов А. И. Слюсаренко, А. Н. Старова;



Многие летчики Дальстроя были отмечены нагрудным знаком «Отличнику-дальстроевцу».



Самолет Ил-14 – любимец летчиков Северо-Востока; активно использовался на трассе Магадан – Тикси – Москва с конца 50-х до середины 60-х годов. Самолеты Ил-14 были идеальными для визуальной ледовой разведки.

70-е годы XX века.



Заслуженный пилот СССР, один из воздушных асов, Борис Комков на фоне Ли-2.

70-е годы XX века.

медалью «За трудовое отличие» – бортмехаников В. Н. Бордовского и Ф. Н. Радионова; нагрудным знаком «Отличнику-дальстроевцу» отметили труд пилота Г. Я. Кириллова, штурмана Н. С. Ткаченко, бортмеханика А. Н. Кузьмина, старшего инженера А. Г. Казимирова, токаря А. Д. Федорова, начальника цеха К. П. Захваткина, начальника аэродрома С. В. Шарапова.

Моральное поощрение в Дальстрое вызывало желание трудиться качественно. Естественно, такая оценка сказывалась и на материальном состоянии.

ПОСЛЕ ЛЕГЕНДАРНОГО ШИМИЧА КОМАНДОВАТЬ АВИАОТРЯДОМ ДАЛЬСТРОЯ С 1942 ГОДА ДОВЕРИЛИ Д. В. ФУФАЕВУ.

Он был известным авиационным специалистом: за участие в дальнем перелете по маршруту Москва – Токио его в 1927 году наградили орденом Красного Знамени, присвоили звание «Заслуженный механик», а за такой же дальний перелет, спустя два года, по маршруту Москва – Нью-Йорк наградили орденом Трудового Красного Знамени. В 1945 году он получил орден Красной Звезды – так был отмечен его труд во время войны в качестве заместителя и командира авиаотряда Дальстроя.

ЗА ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ АВИАТОРЫ ПЕРЕВЕЗЛИ 19 680 ПАССАЖИРОВ, ДОСТАВИЛИ ГОРНЯКАМ 5680 ТОНН ГРУЗОВ, НАЛЕТАЛИ 37 300 ЧАСОВ И 3430 ТЫСЯЧ ТОННО-КИЛОМЕТРОВ. ОБЩИЙ ТОННАЖ ПЕРЕВОЗОК СОСТАВИЛ 8370 ТОНН.

Трудовой героизм летчиков, техников и авиационных специалистов Магадана в том победном 1945 году отметили государственными наградами: пилота М. Г. Марченко – орденом Трудового Красного Знамени, главного инженера Г. В. Пасюру – орденом Красной Звезды, пилотов Б. А. Краснокутского и А. С. Фастрицкого – орденами «Знак Почета»; пилота Я. Е. Шипук, аэросъемщика Д. И. Некрасова, заместителя командира авиаподразделения С. В. Шарапова – медалью «За трудовую доблесть» •



Летчики Магаданского авиаотряда Дальстроя были заняты на перевозке почты и пассажиров, ледовой разведке, проводке кораблей и вывозе добытого золота с приисков Колымы. Пилоты совершали полеты вдоль Охотского побережья, к Балаганному, а также в Среднекан, Усть-Утиную, Зырянку. На фото: устье реки Тауй в районе пос. Балаганное.

2007 год.





Начало
славных дел



Ил-14 полярной авиации на фоне строящегося здания аэропорта «Магадан».

Начало 70-х годов XX века.

Воздушные ворота Колымы. Начало

25 мая 1958 года для организации прямого воздушного сообщения между г. Магаданом и западными районами страны специальной комиссией был выбран участок площадью 12,2 км^2 в районе 56-го км центральной трассы. Здесь предполагалось построить аэропорт федерального значения, который обеспечивал бы полеты самолетов типа Ил-18, Ан-12.

Северо-Восточный (Магаданский) совнархоз своим распоряжением от 6 ноября 1958 г. организовал для этого строительное управление №4 (СУ-4).

Начальником стройуправления №4 стал опытный инженер-дорожник Г. З. Карачебанов. Начальником производственно-технического отдела на правах заместителя главного инженера утвердили Р. В. Страховского, главным инженером с ноября 1959 года стал П. В. Крюк.

ИМЕННО ЭТИ СПЕЦИАЛИСТЫ СТОЯЛИ У ИСТОКОВ СТРОИТЕЛЬСТВА АЭРОПОРТА И ПОСЕЛКА СОКОЛ.

ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ БОЛЬШОГО ОБЪЕМА СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ НА ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЕ, НА РУЛЕЖНЫХ ДОРОЖКАХ И МЕСТАХ СТОЯНОК САМОЛЕТОВ В СОСТАВЕ СТРОЙУПРАВЛЕНИЯ №4 С 1 ЯНВАРЯ 1960 Г. БЫЛ ОРГАНИЗОВАН УЧАСТОК ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ, ОБЪЕДИНЯЮЩИЙ ПРОИЗВОДСТВО БЕТОНА, МЕЛКИХ СТЕНОВЫХ БЛОКОВ, АРМАТУРЫ, ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ ИЗДЕЛИЙ.

В том же году было освоено производство мелких пеплоблоков (сырьем служил вулканический пепел с окрестных сопок). Завод стройматериалов изготовил 300 тысяч штук таких блоков, из них были построены первые четырехэтажные дома на улице Гагарина (№ 5, 6, 7). Из этого же материала возводилось здание временного аэровокзала.

Одновременно строились гражданские объекты поселка строителей и авиаторов на 54-м километре: общежитие на 70 человек, двух- и четырехквартирные дома, магазин, столовая, механические мастерские, кузница и контора управления.

Форсировать строительство помогли… пирожки

«Аэродром предстояло строить в 56-ти километрах от Магадана. Там была сплошная тайга, тучи комаров и один покосившийся барак, – вспоминает известный магаданский строитель, один из первых главных инженеров строительства аэродрома Э. И. Райский в книге «Каждый выбирает для себя». (М., 2003). – И очень ранимая природа. Под ногами, под мохо-торфяным слоем – вечная мерзлота. Причем высокотемпературная – самая коварная, распространенная на значительной части Северо-Востока.

Достаточно слегка задеть поверхностный слой (скажем, ковшом экскаватора или ножом бульдозера), как начинается оттаивание грунта, образование



Подготовка Ан-12 к вылету.

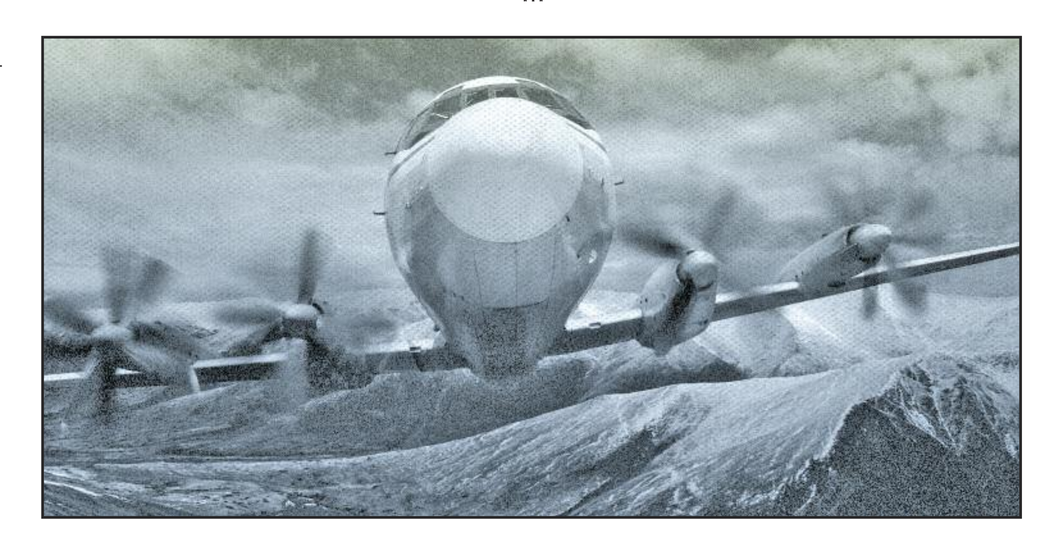
Магадан, 60-е годы XX века.

воронок с жижей, провалов, оврагов, продолжающих неудержимо разрушаться. Никто представления не имел о нормах проектирования и нормах производства в таких условиях. А нам надо было через три года предъявить к сдаче аэропорт, большое припортовое хозяйство, взлетно-посадочную полосу, хорошо оборудованную, способную принимать тяжелые самолеты.

Со мной приехали на участок первые строители. Разместились в одном бараке, у каждого был свой стол для чертежей и бумаги. К столам сделали приставки, чтобы было куда ноги девать – на ночь столы превращались в спальные места. Никаких бытовых удобств. Тем временем строили бараки под общежитие, и скоро в лесу возник поселок для инженерно-технического персонала. А рабочей силой были заключенные. Их зона располагалась на 47-м километре колымской трассы, в поселке Уптар...

СЕЗОН РАБОТ, СВЯЗАННЫХ С УПЛОТНЕНИЕМ ГРУНТОВ И С МОНОЛИТНЫМ БЕТОНОМ, ИЗМЕРЯЛСЯ СТА ДНЯМИ.

Если совсем точно – сто три дня. Сделать взлетно-посадочную полосу, оборудовать ее системой посадки, построить какие-то помещения для аэропорта нам предстояло за триста дней.



Сотни тысяч северян перевез надежный Ил-18 из Магадана на «материк» в 60–70-е годы XX века.

...На строительстве аэродрома каждый день приносил особые, колымские сюрпризы. Нас подводил завод, выпускавший всю арматуру для взлетно-посадочной полосы, щебень для товарного бетона, весь товарный бетон, который укладывался в полосу. Это довольно крупное предприятие строительных материалов было одной из структур сооружавшей аэропортовый комплекс зоны с численностью работающих 700 человек.

Сам лагерь строгого режима, откуда доставляли рабочих, находился в Уптаре, в семи километрах от места строительства. В магаданских условиях каждый не только час – минута работы с монолитным бетоном была на счету. Существовала минимальная суточная норма укладки бетона, меньше которой работа теряла смысл: пропадал впустую короткий строительный сезон. Все упиралось в это злосчастное предприятие. От него требовалась работа напряженная, ответственная. А откуда ей взяться? Заключенные и есть заключенные.

«МЫ, НАЧАЛЬНИК, СДЕЛАЕМ!», «НЕ ВОЛНУЙСЯ, НАЧАЛЬНИК, ВСЕ СДЕЛАЕМ!» – СЛЫШАЛ Я КАЖДЫЙ ДЕНЬ. И С УЖАСОМ НАБЛЮДАЛ, ЧТО ВСЕРЬЕЗ ЗА РАБОТУ НИКТО НЕ ПРИНИМАЕТСЯ. ГРАФИК СДАЧИ ЛЕТЕЛ КО ВСЕМ ЧЕРТЯМ.

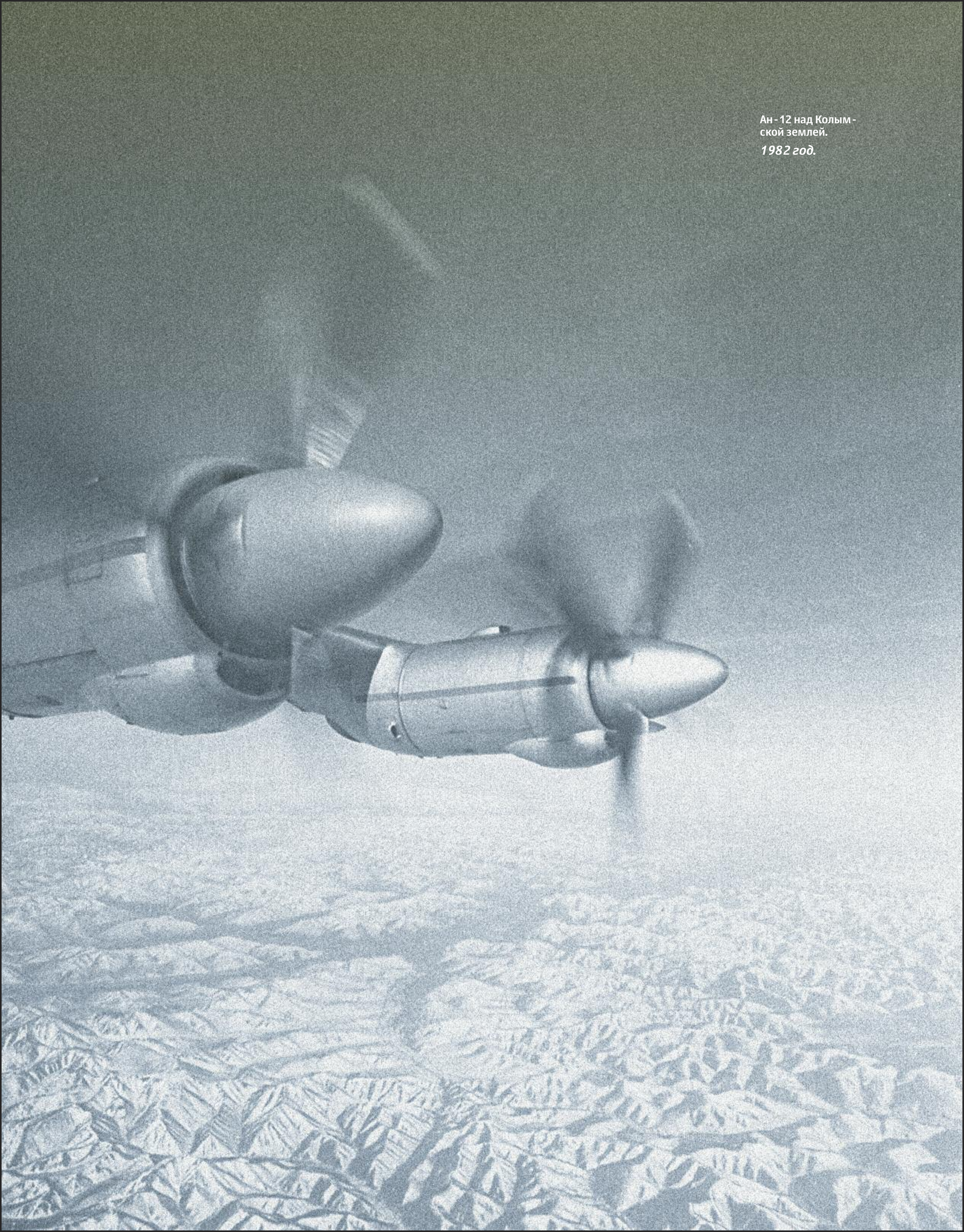
Вдруг приезжает ко мне Иван Николаевич Угрюмов, прокурор по надзору за местами лишения свободы. Периодически он проверяет, что происходит в зонах. Зашел к нам: «Вы чего такие скучные?». Я стал рассказывать. Беда, говорю, просто беда. А магаданцы, надо сказать, следили за строительством аэродрома. Кому охота испытывать приключения при поездках в отпуск и обратно! Все ловили передачи по радио, строчки в газетах, обсуждали ход стройки на самых неожиданных сборищах.

Иван Николаевич опустился на стул. «Знаешь, я тебе дам совет. Но только ты на меня не ссылайся. У тебя сколько человек работает? Семьсот? Ты должен каждый день давать на эту зону – без денег! – 2100 больших пирожков и 350 пачек грузинского чая. Но только грузинского, понял?»

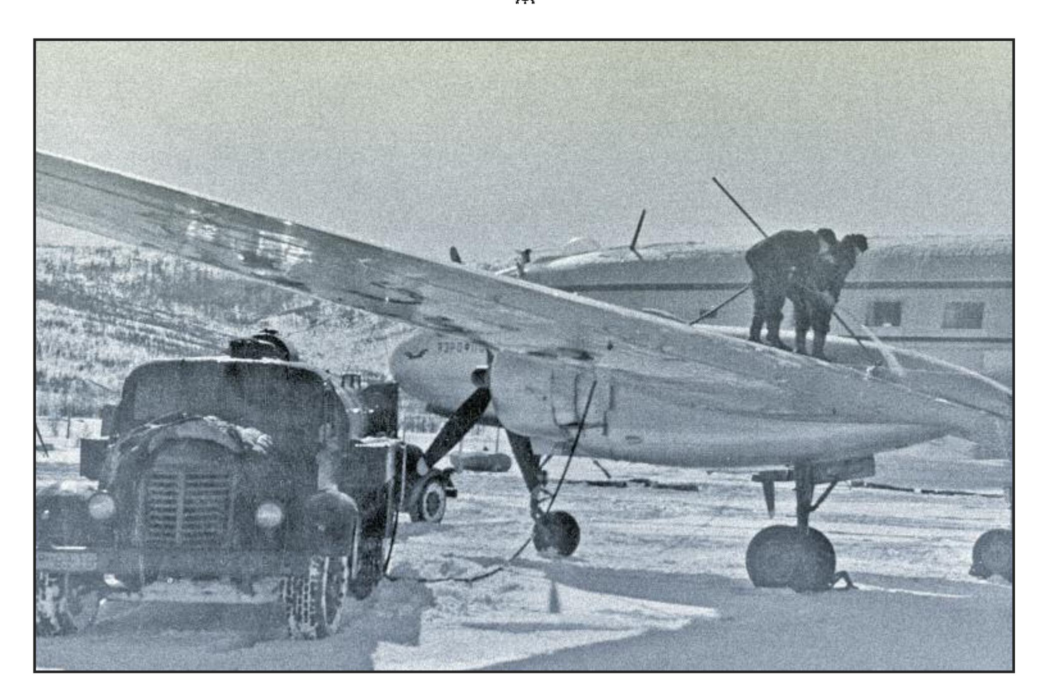
Как не понять. Только из грузинского листового чая делают настоящий чифир. Ни индийский, никакой другой не годится: получается просто горчичный напиток, никак на организм не воздействующий. И заключенные это знают.

«ТЫ ПРОДЕЛАЙ ВСЕ ЭТО В ОДИН СЕЗОН, А Я ПРОВЕРЯТЬ ТЕБЯ НЕ СТАНУ», – ОБЕЩАЕТ ИВАН НИКОЛАЕВИЧ. – НАДО ЖЕ ЧТО-ТО ДЕЛАТЬ».

Видимо, он сдержал слово. Я встретил начальника лагеря «Уптар», начал



Ан-12 над Колымской землей.
1982 год.



Обработка антиобледенительной жидкостью самолета Ил-14 перед вылетом в аэропорту «47-й км».

Вторая половина 50-х годов XX века.

было говорить: «Слушай, знаешь, мы вот хотим...» А он в ответ: «Ничего не знаю!» – и ушел от разговора. Значит, представлял, о чем идет речь.

А я тем временем собрал на стройке работников нашей столовой. Они поняли задачу, поставили несколько человек на изготовление огромных по размерам пирожков с разной начинкой – с картошкой, капустой, горохом. Завезли коробки с грузинским чаем, раздобыли немного кускового сахара. Когда все было готово, я отправился в зону, собрал бригадиров и центровых. «Центровыми» называли влиятельных в лагере воров, которые выходили на работу, но не работали. Они во многом определяли атмосферу в зоне.

«Вот так, – говорю, – предлагаю условия: к вашей зарплате, которая начисляется, в течение дня даю по три пирожка...» И показываю – они были хорошо выпечены, вкусно пахли, лоснились маслом. «А также по половине пачки чая грузинского, по три кусочка сахара».

Они сидят, смотрят в высшей степени недоверчиво. Их же кормили ужасно. Наконец заговорили: «Ну, ладно, начальник, давай распишем, что надо». Мы стали расписывать все виды работ – по арматуре, щебню, перегрузке цемента, изготовлению товарного бетона, стеновых материалов. Расписали потребность суточную, затем часовую – чего и сколько требуется в час. И кто за поставки отвечает. На другой день картина совершенно изменилась».

В августе 1961 года бетонорастворный узел вышел на проектную мощность, что позволило форсировать все работы.

9 августа 1963 года стройуправление №4 (начальник К.В. Кашлаков) досрочно закончило строительство первой очереди взлетно-посадочной полосы. Начальник участка №3 Г. А. Бескоровайный, бригадир бетонщиков В.А. Мальцев, машинист бетоноукладчика И. П. Кириллов и еще 24 рабочих были премированы.

На 56-й. На новую авиабазу

В начале 1963 года руководством ГУ ГВФ было принято решение о перебазировании материальной части и личного состава 185-го летного отряда (ЛО) из аэропортов

«13-й км» и «47-й км» в аэропорт «Магадан-56 км».

Надо сказать, что ни сам аэродром, ни службы нового аэропорта в современном понимании «готовность аэропорта» не были готовы к приему воздушных судов и обслуживанию пассажиров.

Но «принятие решения о досрочном перебазировании было обосновано следующими факторами:

- подходы с МК 105/285 на аэродроме «47/3» не обеспечивали безопасность полетов из-за препятствий в схемах захода для нового поколения воздушных судов (Ан-10, Ан-12 и Ил-18);

- ограниченные размеры грунтовой ВПП (1500 × 60 м);

- сдана в эксплуатацию искуственная ВПП-1680 м на 56-ом км;

- летный и технический составы к началу 1963-го года были подготовлены (прошли обучение) для технического обслуживания и летной эксплуатации самолетов Ил-18 и Ан-12;

- сезонные проблемы приема и выпуска самолетов Ли-2, Ил-12, Ил-14 в аэропорту «Магадан-13 км» и Ан-10, Ан-12, Ил-18 – в аэропорту «Магадан-47 км», обусловленные ослаблением грунтовых аэродромов в весенне-осенний периоды;

- авария и списание самолета Ан-10 в аэропорту «Магадан-47 км»;

- производственные службы (СОП, РиС, ЛЭРМ, ГСМ, автобаза, аэродромная служба и ВОХР) требовали постоянного присутствия личного состава в аэропорту «Магадан-56 км»;

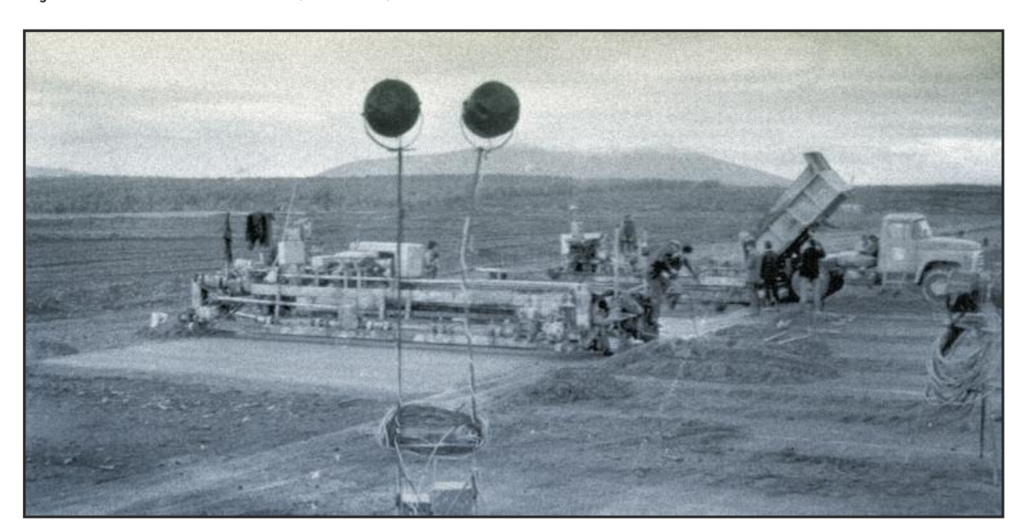
- возникшие проблемы бытового характера у личного состава, имеющего семьи и проживающего в г. Магадане, поселках Ола, Дукча, Радист, Снежный». (Е. В. Алтунин. Крылья над Магаданом. М. 1968.).



Иван Ефимович Кучерявый

Командир МОАО-1 с ноября 1963 по октябрь 1966 года

10 сентября 1963 года была сдана в эксплуатацию первая очередь ИВПП длиной 1680 м. Это позволило 185-му ЛО одновременно производить авиаперевозки своим парком воздушных судов из двух аэропортов «Магадан-13 км» и «Магадан-47/3 км», а также обслуживать в аэропорту «Магадан-56 км» пассажирские и грузовые самолеты (Ил-18,



Строительство взлетно-посадочной полосы будущего аэропорта «Магадан-56 км».

Первая половина 60-х годов XX века.



Экипаж в кабине неутомимого труженика Ан-12.
1982 год.





Общий вид на аэровокзал и навигационную башню аэропорта «Магадан-56 км».

Вторая половина 60-х годов XX века.

Ан-12) Дальневосточного, Московского и Полярного управлений ГВФ.

Рождение Магаданского объединенного авиаотряда

11 ноября 1963 года 185-й ЛО реорганизован в Магаданский объединенный авиаотряд (МОАО-1), в состав которого вошли 185-й ЛО и аэропорт «Магадан-56 км».

МОАО-1 возглавил Иван Ефимович Кучерявый, руководивший до этого 185-м ЛО с 24.12.60 г. Иван Ефимович проработал в этой должности до сентября 1966 года, оставив о себе добрую память.

МОАО-1 с момента создания (1963 г.) и до его реорганизации (1991 г.) являлся



Уже через несколько месяцев после сдачи пассажирского терминала «старого» аэровокзала стало понятно, что он не может обеспечить комфортные условия для растущего числа пассажиров.

Вторая половина 60-х годов XX века.

градообразующим предприятием для поселка Сокол. Все его достижения в производственной и социальной сферах – результат деятельности коллектива, его лидеров и команды единомышленников, а также генподрядчика – СУ-4 (созданного в 1958 году специально для строительства и развития аэропортового комплекса и социальной сферы на 56-м км).

Производственная деятельность МОАО расширялась на базе постоянно вводимых в эксплуатацию объектов, строительство которых заканчивал генподрядчик СУ-4 треста «Магаданпромстрой».

Авиаторы вспоминают строителей с большим уважением и благодарностью за все построенное для них за 40 лет, в том числе руководителей СУ-4: Г.З. Карачебанова, К. В. Кашлакова, В.В. Мищенко, Р. А. Охрима, Э. И. Райского, К. Драненко, Г. А. Бескаравайного, В. И. Киселева, С. А. Шатило, А. С. Маламатиди и других руководителей и специалистов, а также большой коллектив механизаторов, бетонщиков, каменщиков, плотников, столяров и маляров-штукатуров, награжденных орденами и медалями СССР за досрочный ввод в эксплуатацию аэродромного комплекса в конце 1980-го года.

Все достижения аэропорта «Магадан-56 км», начиная с шестидесятых годов прошлого столетия в составе Магаданского объединенного авиаотряда, отражали роль и значимость авиации в развитии экономики Северо-Востока, народнохозяйственное значение Магаданской области для страны.

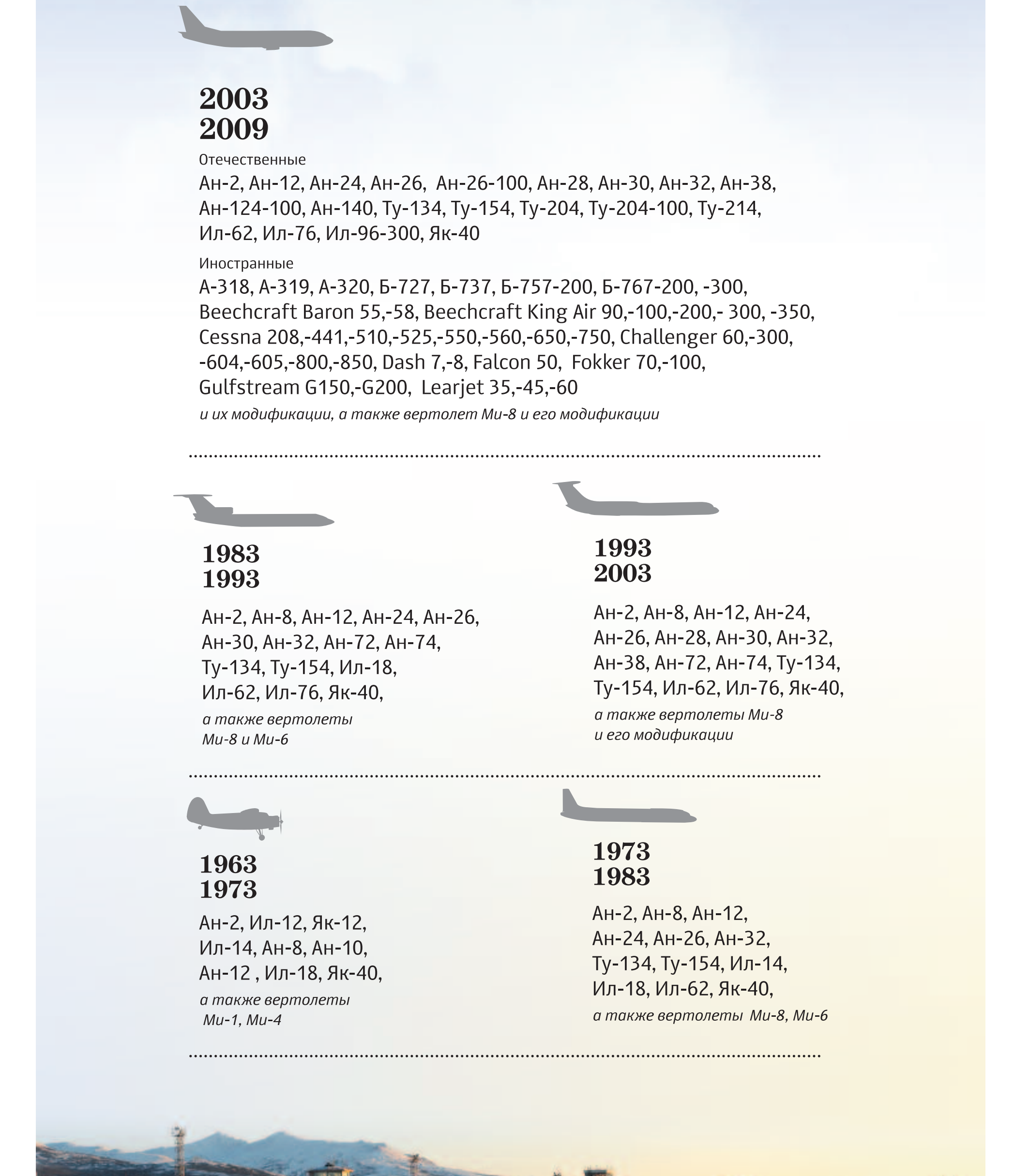


Монтаж антенны радиолокатора на навигационной вышке аэропорта «Магадан-56 км» вертолетом Ми-4.

Начало 60-х годов XX века.

История его развития является яркой страницей истории отечественной гражданской авиации.

На примере МОАО-1 и его структурного подразделения – аэропорта «Магадан-56 км», где была сосредоточена большая часть самолетного парка Магаданской области и Чукотки начиная с 10 сентября 1963 года, можно проследить подъем отечественной гражданской авиации и использование воздушного транспорта для развития всех отраслей экономики Крайнего Северо-Востока, а также последующий вслед за изменениями в стране вывод авиапарка



за пределы Магаданской области через различные коммерческие структуры.

На начало 1991 года на аэродроме «Магадан-56 км» базировались воздушные суда, находившиеся в ведении МОАО-1: 11 самолетов Ан-24, 16 – Ан-12, 7 - Ил-76, 14 – Ту-154.

Начиналась же авиационная жизнь на 56-м км центральной Колымской автотрассы так.

Первые полеты, первые лайнеры

В сентябре 1963 года приступили к эксплуатации аэропорта «Магадан-56 км». Этому событию предшествовал приказ начальника Главного Управления ГВФ при Совете Министров СССР №318 от 4 мая 1963 года «Об открытии регулярных

полетов самолетов Ан-10, Ан-12 на строящемся аэродроме «Магадан-56 км». В нем говорилось: «Учитывая крайнюю необходимость Магаданской области и Северо-Восточного совнархоза в перевозке большого количества пассажиров и грузов, а также отсутствие другого вида транспорта и невозможность выполнить объем перевозок поршневой авиацией, на основании акта комиссии технического рейса, выполненного на самолете Ан-10 специалистами ГУ ГВФ, ДВТУ, МОАГ ГВФ, приказываю: 1. Разрешить в весенне-летний период 1963 года в виде исключения полеты на самолетах Ан-10, Ан-12 на подготовленную часть ВПП размером 1630 м Х 60 м строящегося аэродрома «Магадан-56 км»...»



Анатолий Ефимович Турбин

Пилот I класса, Герой Социалистического труда.



Василий Семенович Погорелов

Начальник аэропорта «Магадан-56» с 1963 по 1966 год.

Эстафету дальнейшего развития аэропорта «Магадан-56 км» принял Василий Семенович Погорелов.

Он много сделал для совершенствования материально-технической базы и социальных объектов аэропортов и поселков Сокол, Малая Чайбуха, Берелех, Синегорье.

Ветераны аэропорта «Магадан-56 км» с большой теплотой вспоминают о В. С. Погорелове как о талантливом организаторе проведения досуга молодежи (спорт, художественная самодеятельность, техническое творчество) и привлечения молодых авиационных специалистов для работы на Севере.

В январе 1965 года на аэродроме «Магадан-56 км» принимали первые базовые Ан-12. Перелетом руководил И. С. Мазин, выполняли полет летчики В. Ярыгин, Н. Прокопенко, Н. Варламов, штурманы В. Потоцкий, Г. Муратов, бортмеханики В. Байков, В. Чирин, бортрадисты В. Жихарев, Д. Еремин.

Магаданская область сразу же оценила перспективные возможности новых авиамашин по доставке грузов и пассажиров, выполнению заказов по использованию авиации для народного хозяйства. Большегрузные, объемные самолеты играли все более заметную роль в развитии материально-технической базы предприятий и учреждений Магадана и области.

9 ФЕВРАЛЯ 1973 ГОДА КОМАНДИРУ КОРАБЛЯ АН-12 АНАТОЛИЮ ЕФИМОВИЧУ ТУРБИНУ ПРИСВОЕНО ЗВАНИЕ ГЕРОЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА.

Это был единственный летчик в Магаданском УГА, удостоенный столь высокой и почетной награды.

В 1973 году в поселке Сокол состоялось открытие нового здания аэровокзала (по другим данным, это событие состоялось 1 марта 1974 года). Значительно увеличилась пропускная способность аэропорта, повысилось качество обслуживания пассажиров, комфортней стало работать сотрудникам службы организации перевозок.

Авиаторы и пассажиры тогда торжественно встретили первый Як-40, пилотируемый командиром корабля Г. Просверниным, вторым пилотом Рожковым, штурманом Тихоновым, бортмехаником Козиным.

Ан-10 в аэропорту «Магадан».

60-е годы XX века.



Работники службы организации перевозок в день открытия нового аэровокзала аэропорта «Магадан».

1974 год.





Указом Президиума Верховного Совета СССР от 4 февраля 1983 года коллектив предприятия МОАО награжден орденом Трудового Красного Знамени.

С 1974 года Магаданский объединенный авиаотряд возглавил Николай Филиппович Прокопенко.

В структуру МОАО-1 входили: 185-й и 181-й ЛО, аэропорт «Магадан-56 км», приписные аэропорты «Чайбуха» (бывший «Гижига»), «Сусуман» (бывший «Берелех») и сданный в эксплуатацию в 1976 году аэропорт «Синегорье».

В Москву без посадок

Жизнь требовала от авиаторов расширения услуг населению, народнохозяйственному комплексу Магаданской области.

Еще в 1977 году началась подготовка к реконструкции аэропорта Магадан для приема самолетов Ил-62. Через год трест «Промстрой» Главсеверовостокстроя начал работы по реконструкции взлетно-посадочной полосы, объектов наземных служб.

Руководил стройкой инженер В. Н. Пучков. Умелая организация работ, активная помощь заместителя председателя облисполкома Е. М. Виноградова обеспечили досрочное (почти на два года) окончание работ.

13 ДЕКАБРЯ 1980 ГОДА В МАГАДАНСКОМ АЭРОПОРТУ ПРИЗЕМЛЯЕТСЯ ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ ИЛ-62, КОМАНДИРОМ КОТОРОГО БЫЛ ПИЛОТ ЧУРАКОВ.

Досрочное выполнение пускового комплекса аэропорта (без прекращения рейсовых полетов Ил-18, Ан-12) было результатом напряженного труда коллектива авиаторов Магадана и мастерства работников строительного управления №4 треста «Промстрой». Во многом это заслуга командира авиаотряда Н. Ф. Прокопенко, заместителя начальника Магаданского управления ГВФ И. В. Бородулина, начальника отдела капитального строительства Г. А. Денисевича, начальника аэродромной службы М. Ф. Калинкиной, начальника службы ЭСТОП М.А. Шубина, начальника РСУ В. Ф. Онищенко и многих других. Значительную помощь строите-





Аэровокзал аэропорта «Магадан-56 км» был оформлен современными мозаиками и декоративными панно.

Август 1976 года.

лям оказал комсомольско-молодежный отряд «Взлет».

Как доказательство эффективности применения авиации для народного хозяйства области можно рассматривать следующий факт. Летом 1980 года бульдозерный парк Билибинского ГОКа пополнился восемью машинами марки Т-130.

БУЛЬДОЗЕРЫ ДОСТАВИЛИ ИЗ МАГАДАНА МОЩНЫМИ ЛАЙНЕРАМИ АН-12.

С 14 декабря 1980 года лайнеры Ил-62 стали совершать регулярные беспосадочные рейсы из Магадана в Москву на расстояние в 8 тысяч километров, а с 21 октября 1981 года на самолетах Ту-154 начали выполняться пассажирские рейсы из Магадана в Новосибирск.

Активное освоение новых воздушных линий продолжилось в 1982 году.

Авиаотряд-орденоносец

Работа Магаданского объединенного авиаотряда МУГА была высоко оценена государством, 4 февраля 1983 года «за большие успехи, достигнутые в выполнении планов по перевозке пассажиров и грузов, применению авиации в народном хозяйстве и в освоении новой авиационной техники», МОАО был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Ранее, в марте 1981 года, ордена и медали СССР получила группа наиболее отличившихся специалистов аэропорта за участие в реконструкции ВПП.

В 1983 году годовая программа Магаданского авиаотряда была завершена досрочно, к 22 декабря.

В этом была немалая заслуга коллектива аэропорта «Магадан-56 км».



Николай Филиппович Прокопенко

Командир МОАО-1 с 1974 по 1984 год.

Конец 1983 года ознаменовался получением Магаданским ОАО нового самолета Ил-76.

Ил-76 за один рейс перевозил такое количество грузов, для которого потребовалось бы четыре самолета Ан-12.

Ил-76 пилотировал экипаж в составе старшего пилота-инженера М. А. Уман-



Руководство Магаданского Управления гражданской авиации и летчики Магаданского ОАО у недавно открывшегося памятника самолету-труженику Ан-12
Июль 1979 *г.*

ского, командира корабля А. А. Кавунова, второго пилота В. П. Бруянова, бортинженера Е. Н. Мака, штурмана Е. Н. Есина.

РЕЙСЫ ЭТОГО САМОЛЕТА ВЫПОЛНЯЛИСЬ В АНАДЫРЬ И ХАБАРОВСК.

В апреле 1984 года экипаж Ил-76 освоил трассу Магадан – Марково.

Старый добрый Ан-12

20 мая 1979 года на привокзальной площади аэропорта «Магадан-56» установили символ трудовой славы - самолет Ан-12 с бортовым номером 11355, в память о крылатых предшественниках современной магаданской авиации и всех тружениках-авиаторах.

Подобных памятников славным дням советской гражданской авиации России осталось немного, считанные единицы.

В этом плане магаданскому Ан-12 повезло: его не демонтировали, не распилили на металлолом, не отдали на растерзание вандалам. Сотрудники аэропорта и колымчане относятся к памятнику с особой теплотой и любовью.

В прошлом году предприятие своими силами отреставрировало заслуженный самолет.



Ресторан в аэропорту был любимым местом не только пассажиров, но и магаданцев. В оформлении зала приняли участие известные московские художники.

Середина 70-х годов XX века.

Гордость предприятия – трудовые династии

В истории гражданской авиации СССР назначение в 1984 году Александра Ермолаевича Башлачева на должность командира МОАО было беспрецедентным – ранее на эту должность назначались только лица из числа командно-летного состава.

Он окончил Высшее авиационное училище ГА (1970 г.), трудовую деятельность на Севере начал с октября 1970 года в должности инженера по эксплуатации в аэропорту «Чайбуха». С 1972 по 1975 годы – начальник аэропорта «Чайбуха». В 1975 году назначен старшим инженером-инспектором по безопасности полетов МОАО; далее занимал в МОАО различные должности: начальник штаба МОАО, заместитель командира 181-го ЛО по политико-воспитательной работе, первый заместитель командира МОАО.

А. Е. Башлачев награжден знаком «Отличник Аэрофлота», занесен в энциклопедическое издание «XX век. Гражданская авиация в лицах», избирался депутатом Магаданской областной Думы. Основатель трудовой династии авиаторов: его сын Андрей Александрович Башлачев возглавляет ныне аэродромную службу аэропорта «Магадан».

Это далеко не единственный пример продолжения детьми дела своих родителей. Предприятие гордится трудовыми династиями, такими как Дерявко – ее основатель Алексей Иванович с 1970 года по настоящий день трудится слесарем-ремонтником РСУ аэропорта, дочь Наталья Алексеевна работает ведущим специалистом в отделе экономики труда и управления кадрами и одновременно является председателем профсоюзного комитета, а внук Алексей трудится водителем автомобиля ССТ.

Инженер по организации движения спецтранспорта ССТ с сорокалетним стажем работы в аэропорту Николай Романович Юзыпенко – основатель другой трудовой династии, тоже насчитывающей уже три поколения: дочь Анжела Николаевна Норкина с 1993 года работает в ССТ техником по учету, а внук Владимир Норкин три года – там же водителем автомобиля.

От супругов Нефедовых – командира 185-го ЛО МОАО Геннадия Ивановича и сотрудницы ВЛЭК МОАО Валентины Петровны – ведет свою историю еще одна слав-

ная династия авиаторов: дочь Татьяна Геннадьевна Литвинова работает в Магаданском филиале предприятия «Аэронавигация Северо-Востока», ее супруг Юрий Сергеевич Литвинов с 1995 года занимает должность начальника ПДС аэропорта, а их дочь Юлия Юрьевна около полутора лет трудится агентом СОП.

Дочь инженера-пилота Ан-12, Ил-18, а затем 1-го заместителя командира МОАО-1 Анатолия Петровича Ясько – Татьяна Анатольевна Яблонцева – с 1978 года работает диспетчером СПА-СОП, внучка Людмила Спирина тоже связала свою судьбу с авиацией: девять лет как она в должности инспектора по досмотру САБ.

Электромеханик узла связи Олег Пузанков – сын одной из самых заслуженных сотрудниц аэропорта, инженера по организации труда Маргариты Ивановны Пузанковой, трудовой стаж которой на одном предприятии приближается к полувековому рубежу. М. И. Пузанкова – ветеран труда РФ, ветеран труда Магаданской области, «Отличник воздушного транспорта».

Сорок трудовых лет отдал автобазе предприятия Анатолий Дмитриевич Куртуков, «Отличник Аэрофлота», а его сын Павел сегодня работает механиком авторемонтных мастерских. Сергей Тимошенко, сын водителя Анатолия Петровича и сотрудницы службы организации перевозок Любови Ильиничны Тимошенко, работает в аэропорту грузчиком и учится в Санкт-Петербургской авиационной академии по специальности «организация авиаперевозок».

Много лет службе организации авиаперевозок отдала Валентина Петровна Порхаева, чей сын Владимир занимает сейчас ответственную должность начальника смены досмотра в службе авиационной безопасности. В отделе бухгалтерского отчета и финансов трудятся мама и дочь: Ольга Владимировна Хабибуллина и Елена Илюхина.

С 1963 года пилотировал самолеты Ил-14, Ан-24, Ан-26, Ил-18, Ту-154 Магаданского ОАО Олег Алексеевич Боровской, его дочь Людмила Олеговна Замараева возглавляет сегодня отдел экономики труда и управления кадрами.

Сын бессменного на протяжении многих лет начальника службы ЭСТОП Михаила Аркадьевича Шубина Анд-



Почетные гости во время открытия нового здания аэропорта.

1 марта 1974 года.

рей Михайлович сегодня трудится в этой же службе.

Список можно продолжать. И, несомненно, со временем он пополнится новыми именами – тех, кто связал свою жизнь с аэропортом сегодня и тех, кто придет сюда завтра по примеру родителей и по зову души.

Наводя воздушные мосты

Январь 1985 года стал началом регулярных рейсов турбореактивного лайнера Ту-154М по маршруту Магадан – Певек, чему немало радовались горняки Чукотки, да и все население запада автономного округа. Другой тяжелый самолет Ил-76 стал летать по маршруту Магадан – мыс Шмидта в январе 1986 года. Чукотка становилась ближе к промышленным и культурным центрам страны.

В мае 1984 года магаданские летчики освоили трассу Магадан – Ташкент, в результате чего свежие фрукты стали чаще попадать на столы северян. Южные регионы стали доступнее жителям Колымы благодаря открывшимся вскоре новым авиалиниям: Магадан – Минводы (май 1987 г.), Магадан – Алма-Ата (январь 1989 г.).

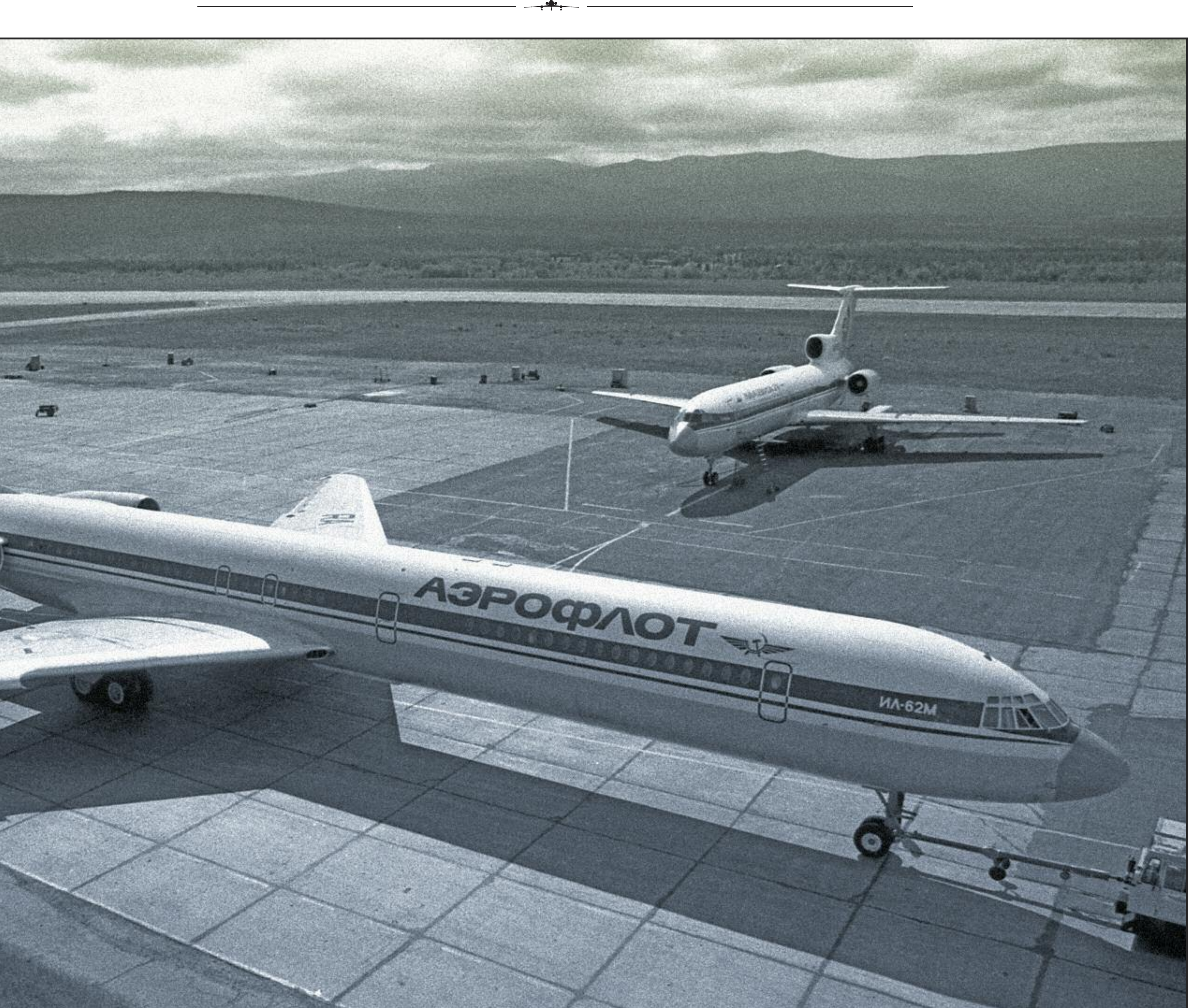
В феврале 1989 года с помощью магаданских авиаторов был открыт «воздушный мост» через Берингов пролив, когда пассажирский самолет Ту-154 Магаданского управления гражданской авиации впервые за послевоенные годы пересек с этой стороны воздушную границу между СССР и США. Тот, уже исторический, рейс выполнил экипаж, специально прибывший для этого из Москвы.

Два года спустя полеты через Берингов пролив стали обычным явлением. Их



Встреча летчиков СССР и США по обмену опытом, первая со времени перегона самолетов по трассе Аляска – Сибирь в годы ВОВ. В кабине Ан-12 второй справа Р. Н. Мак (ныне начальник узла связи ФГУП «Аэропорт Магадан»).
1985 год.





выполняли экипажи магаданских летчиков, прошедших специальную трехмесячную подготовку с изучением английского языка и получивших право работать на международных линиях. Магаданские летчики летали в Анкоридж, Сиэтл, Сан-Франциско и Лос-Анджелес.

2 июня 1991 года аэропорт «Магадан-56 км» приобрел статус международного. К этому времени здесь уже принимали большинство отечественных самолетов, включая Ту-204-100, Ан-72, Ан-74, а также Боинг-727.

Предприятие находилось на пике подъема… •

Ил-62 впервые приземлился в магаданском аэропорту в 1980 году.

Аэропорт Магадан. Новейшая история



Выход на посадку.

Конец 70-х годов XX века.

Ветер перемен. Реорганизация

Последующие постперестроечные годы, переход на рыночные отношения, смена государственного строя неизбежно повлекли за собой структурные изменения в авиации Магаданской области.

В соответствии с приказом Министерства гражданской авиации СССР №167 от 16.07.1991 года, Магаданский объединенный авиаотряд был реорганизован с образованием отдельных государственных предприятий: ГП «Аэропорт Магадан», ГП «Авиакомпания «Магаданаэрогруз», ГП «Авиакомпания «Северо-Восточные грузовые авиалинии», ГП «Авиакомпания «Полет», ГП «Авиакомпания «Колыма Авиа», ГП «Магаданский центр технического обслуживания «Авиатехника» и «Авиамедицина».

26 июля 1991 года решением №1963 Магаданского горисполкома было зарегистрировано государственное предприятие «Аэропорт Магадан».

ЧЕРЕЗ ТРИ ГОДА ВМЕСТО ГП «АВИАКОМПАНИЯ «ПОЛЕТ» БЫЛА СОЗДАНА АВИАКОМПАНИЯ «МАГАДАНСКИЕ АВИАЛИНИИ» («МАВИАЛ»), БАЗОВЫМ АЭРОПОРТОМ ДЛЯ КОТОРОЙ СТАЛ АЭРОПОРТ «МАГАДАН».

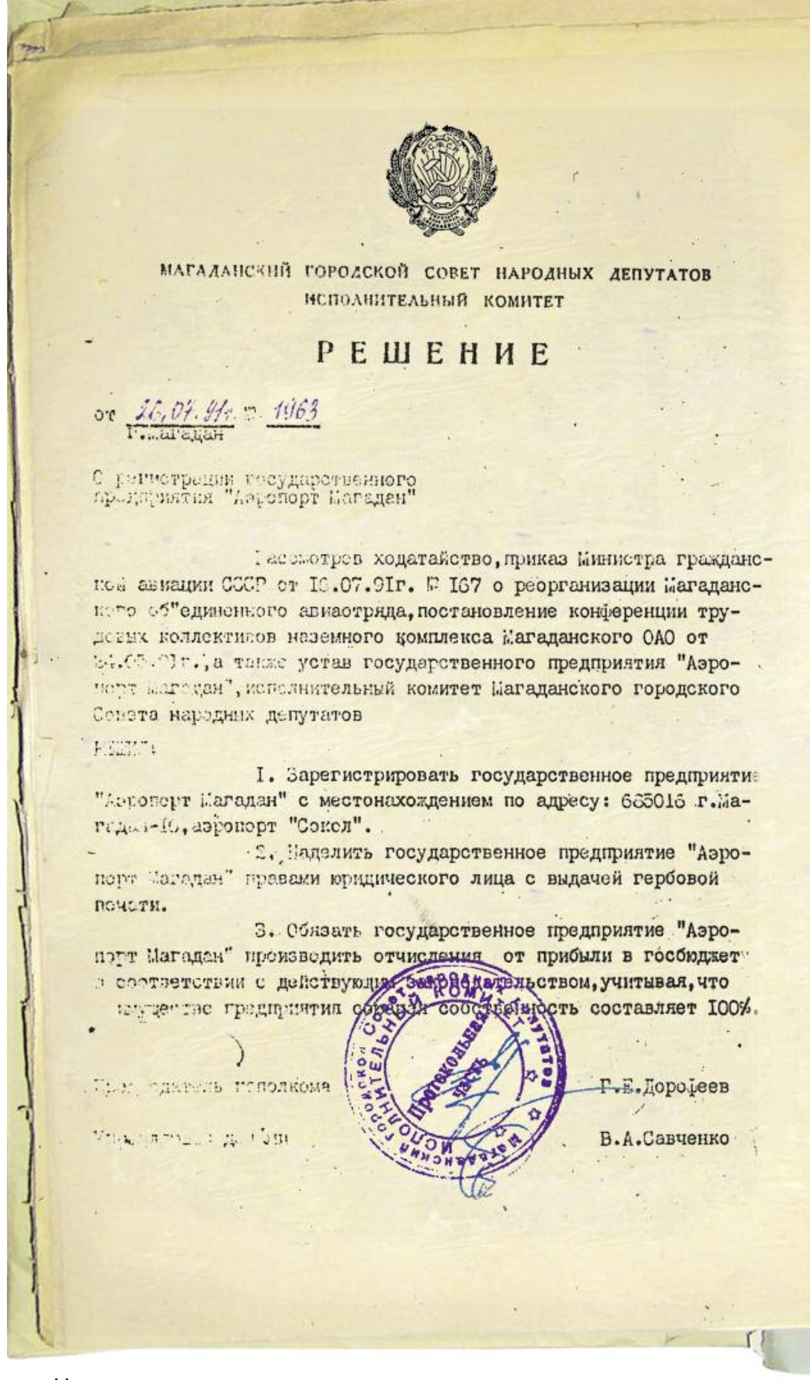
Компания осуществляла авиаперевозки из Магадана в Москву, Хабаровск, Владивосток, Иркутск, Екатеринбург, Санкт-Петербург, Новосибирск, Краснодар, Петропавловск-Камчатский, Анкоридж (США).

Труд магаданских авиаторов государство оценило по достоинству. В 1992 году звание заслуженного работника транспорта РФ было присвоено старшему штурману авиакомпании «МАВИАЛ» В. А. Черному, через шесть лет этого же звания был удостоен начальник аэропорта А. Е. Башлачев.

«МАВИАЛ» являлся одной из самых крупных авиакомпаний России, располагая самолетным парком из девяти Ту-154 и одного Ил-62. Ежегодно компания обеспечивала до 65 процентов всех пассажирских перевозок области.

Но это было время завершения перекройки по живому всего бывшего советского общества. Эффективность производственной деятельности стали определять новые финансово-экономические, имущественные и правовые отношения хозяйствующих субъектов...

В силу целого ряда объективных причин в 2007 году авиакомпания «МАВИАЛ» прекратила свою производственную деятельность. Однако «в воздухе» оно продержалось дольше, чем другие магаданские авиапредприятия, образованные после реорганизации МОАО-1. Процесс их банкротства завершился еще раньше. Всех, кроме ФГУП «Аэропорт Магадан», хотя и его не минула чаша испытаний на прочность.



МАГАДАНСКИЙ ГОРОДСКОЙ СОВЕТ НАРОДНЫХ ДЕПУТАТОВ
ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

РЕШЕНИЕ

от 26.07.91г. № 1963
г.Магадан

О регистрации государственного
предприятия "Аэропорт Магадан"

Рассмотрев ходатайство, приказ Министра гражданской авиации СССР от 10.07.91г. № 167 о реорганизации Магаданского об"единенного авиаотряда, постановление конференции трудовых коллективов наземного комплекса Магаданского ОАО от [illegible]г., а также устав государственного предприятия "Аэропорт Магадан", исполнительный комитет Магаданского городского Совета народных депутатов

РЕШИЛ:

1. Зарегистрировать государственное предприятие "Аэропорт Магадан" с местонахождением по адресу: 685016 г.Магадан-16, аэропорт "Сокол".

2. Наделить государственное предприятие "Аэропорт Магадан" правами юридического лица с выдачей гербовой печати.

3. Обязать государственное предприятие "Аэропорт Магадан" производить отчисления от прибыли в госбюджет в соответствии с действующим законодательством, учитывая, что имущество предприятия союзная собственность составляет 100%.

Председатель исполкома Г.Е.Дорофеев

Управляющий делами В.А.Савченко

но. Настал момент, когда результаты его хозяйственной деятельности остановились за чертой рентабельности.

«Жизнью это назвать нельзя, скорее, выживание»

К новому жесткому экономическому климату аэропорт адаптировался трудно. Настал момент, когда результаты его хозяйственной деятельности остановились за чертой рентабельности.

Начальник аэропорта А. Е. Башлачев на вопрос журналистки Е. Андреевой «Как живете?» – искренне отвечал: «Жизнью это назвать нельзя, скорее выживание, которое позволяет сохранить дееспособность порта и коллектива.



Американские летчицы в кабине Ан-2 во время встречи международных женских экипажей, совершавших перелет по маршруту Гризодубовой.
1998 год.

Это стало возможным еще в 1991 году благодаря проведенной реструктуризации, включая передачу объектов жилищно-бытовой сферы и приписных аэропортов бывшего объединенного авиаотряда – «Чайбуха», «Синегорье» и «Сусуман» – на баланс местных властей. Оказание платных неавиационных услуг в общей структуре доходов (аренда помещений, наземный транспорт, услуги РСУ, гостиницы, хранение ГСМ) составляет в среднем 52 процента. Доходы от основного вида деятельности – самолетовылетов – 38 %» (Е. Андреева, Обнимая небо крепкими руками» // «Магаданская правда в пятницу», 14 августа 1998 г.).

Главный вывод А. Е. Башлачева – «Начиная с 1997 года аэропорт работает убыточно» – заставил многих задуматься, однако в обращении администрации Магаданской области от 16 августа 1998 г. (к Дню воздушного флота России) лишь отмечалось: «Нам хорошо известны сегодняшние трудности отрасли. Жизненно необходимы реконструкция взлетно-посадочной полосы и модернизация оборудования аэропорта Магадан, требует замены парк воздушных судов, нужна помощь малой авиации региона. Администрация области держит эти проблемы в центре внимания и будет делать все возможное для поддержания и развития крылатой отрасли...»

1998-й запомнился работникам аэропорта как самый безденежный год: задолженность по заработной плате в этот период доходила до семи-восьми месяцев. Кто-то, не выдержав трудностей, уходил из предприятия в поисках лучшей доли, однако находили ее немногие: после августовского дефолта экономика всей страны буквально трещала по швам...

Через два-три года ситуация на предприятии усилиями его руководства и коллектива несколько выровнялась. ФГУП «Аэропорт Магадан» вошел в перечень стратегических объектов. С 2004 по 2008 годы предприятие получало субсидии из федерального бюджета, которые помогали держаться аэропорту в относительном равновесии, но ни о каком движении вперед речи пока не шло.



Александр Ермолаевич Башлачев

Командир МОАО с 1984 года. 1991—2006 гг. – директор ФГУП «Аэропорт Магадан».

Журчат ручьи...

Взлетно-посадочная полоса была, да и сейчас еще остается постоянной проблемой магаданских авиаторов. Дело в том, что под ВПП аэропорта проходят русла 43-х ручьев! Сезонные процессы замерзания и оттайки буквально «шевелят» аэродром, заставляют его «играть»: там, где есть линзы, полоса поднимается, а где их нет – проседает.

Летное поле все настойчивее требовало капитального ремонта.

13 января 1996 года в Магадан прибыли помощники атташе ВВС США Д. Джонсон и К. Ноттс с целью изучения готовности магаданского аэропорта к принятию самолета Боинг-747. Выводы они свои сделали: 747-й на Колыму не полетел, но и магаданцы извлекли уроки из замечаний коллег.

С 1996-го ежегодно на ремонт полосы начали вкладываться средства, правда, незначительные для такого огромного объекта – по 3-5 миллионов рублей. Образно говоря, проводился косметический ремонт: на бетонных плитах убирались сколы, заделывались трещины. В 1998 году с привлечением иностранных специалистов была устранена просадка, которая ставила под угрозу дальнейшую эксплуатацию ИВПП. Выполнение этой сложной и новой для специалистов аэропорта работы лично контролировали директор предприятия А. Е. Башлачев, главный инженер В. С. Лясковский и начальник ОКС С. М. Подкорытов.

В 2002 году аэропорт «Магадан» вошел в подпрограмму «Развитие гражданской авиации» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России на 2002–2010 гг.». Случилось это во многом благодаря активной позиции первого губернатора Магаданской области В. И. Цветкова и депутата Государственной Думы В. А. Пехтина.

Тем временем, авиаторы Сокола продолжали встречать и провожать воздушные суда. В феврале 2005 года аэропорт «Магадан» получил разрешение на посадку сверхтяжелого самолета Ан-124 «Руслан».

С марта 2005 года начали осуществляться регулярные рейсы авиакомпанией «Якутия» по маршруту Якутск – Магадан.

Новые авиакомпании стали эксплуатировать свои воздушные корабли на северных трассах, обслуживая нужды Магаданской области. Так, с июля 2006 года в Магадан из Москвы стали летать самолеты компании «Аэрофлот – Российские авиалинии».



Ил-62 с именем первого губернатора Магаданской области на борту. В. И. Цветков сделал необычайно много для сохранения магаданской авиации и, в частности, аэропорта «Магадан»
2004 год.



Поселок авиаторов Сокол.
Июнь 2010 года.





Магаданский аэропорт радушно встречал многочисленные делегации, принимал десятки известных людей, но прилет 27 мая 1994 года А. И. Солженицына во время возвращения в Россию стал особым событием в летописи аэропорта «Магадан».

1994 год.

Пост сдал – пост принял

Начало масштабной реконструкции ИВПП совпало со сменой поколений в руководстве аэропорта, которому предшествовал довольно длительный период неопределенности.

В итоге на должность директора ФГУП «Аэропорт Магадан» 2 ноября 2006 года был назначен Анатолий Григорьевич Сидаш.

А. Г. Сидаш с отличием окончил Иркутское авиационное техническое училище гражданской авиации в 1974 году и по распределению приехал в поселок Сокол. С 1974 по 1979 годы работал авиатехником по обслуживанию самолетов и двигателей авиационно-техни-





За годы эксплуатации аэропорта «Магадан» миллионы северян воспользовались услугами. Только в 2010 году работники аэропорта обслужили без малого четверть миллиона пассажиров.

2010 год

ческой базы Магаданского объединенного авиаотряда.

В 1983 году окончил командный факультет ордена Ленина Академии гражданской авиации по специальности «эксплуатация воздушного транспорта» (квалификация «инженер-организатор производства»), и с августа этого года продолжил работу в МОАО в должности старшего инженера службы организации пассажирских перевозок, которую возглавил в 1985-м. В 1993 году награжден знаком «Отличник Аэрофлота».

По инициативе А. Г. Сидаша в 2007 году произведена реконструкция комнаты матери и ребенка в здании аэровокзала, начат монтаж системы видеонаблюдения на перроне аэродрома и в пунктах предполетного досмотра.

В САМОМ КОНЦЕ 2007 ГОДА ФЕДЕРАЛЬНЫМ АГЕНТСТВОМ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА РФ ПРИСТУПИТЬ К ИСПОЛНЕНИЮ ОБЯЗАННОСТЕЙ ДИРЕКТОРА ФГУП «АЭРОПОРТ МАГАДАН» БЫЛО ПРЕДЛОЖЕНО СЕРГЕЮ ВАСИЛЬЕВИЧУ ЗАМАРАЕВУ.

С. В. Замараев окончил единственный в СССР факультет горюче-смазочных материалов Киевского Ордена Трудового Красного Знамени института инженеров гражданской авиации в 1980 году. По распределению попал в аэропорт «Чайбуха», однако пробыл там ровно неделю: не оказалось вакансии. Его отправили в аэропорт «Магадан-56 км» на стажировку. Руководство высоко оценило организаторские способности молодого перспективного специалиста и оставило для работы в аэропорту.



Проводы делегации Международной ассамблеи городов (МАГ). Слева направо: заместители мэра города Магадана И. В. Бондарь и Ю. Ф. Гришан; в центре председатель Комиссии Совета Федерации по жилищной политике и жилищно-коммунальному хозяйству, заместитель председателя Комитета Совета Федерации по делам Федерации и региональной политике В. П. Парфенов; директор ФГУП «Аэропорт Магадан» А. Г. Сидаш.

26 августа 2007 года.

Через три года он стал начальником службы ГСМ и оставался в этой должности до конца 2006 года. Затем год работал заместителем директора ФГУП «Аэропорт Магадан».

За три с половиной года, прошедших с момента его назначения директором, предприятие претерпело ряд коренных изменений, в результате которых депрессивное состояние аэропорта постепенно сменилось движе-



Аэропорт «Магадан»
2 апреля2005 года.





Так выглядел зал регистрации пассажиров в 1975 году.





Рулежка самолета Ан-24.
2007 года.

нием вперед. Предприятие с честью вышло из сложного финансового положения во время мирового экономического кризиса 2008–2009 годов, отказалось от государственного субсидирования, перешло на полную самоокупаемость и взяло курс на динамичное развитие.

Взлет в разгар кризиса

Для вывода предприятия из предбанкротного состояния принципиальное значение имело изменение способа его финансирования, чего и добилось руководство ФГУП «Аэропорт Магадан» в 2009 году, осознанно отказавшись перед этим от бюджетных вливаний.

ОСНОВНЫЕ ДОХОДНЫЕ СТАТЬИ АЭРОПОРТА – ТАРИФЫ НА УСЛУГИ, КОТОРЫЕ НА ТОТ МОМЕНТ СОСТАВЛЯЛИ ЛИШЬ 23–25 ПРОЦЕНТОВ ОТ СЕБЕСТОИМОСТИ, А РАЗНИЦУ ПОКРЫВАЛИ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ СУБСИДИИ.

Но далеко не все и не всегда. Фактически аэропорт продолжал работать себе в убыток.

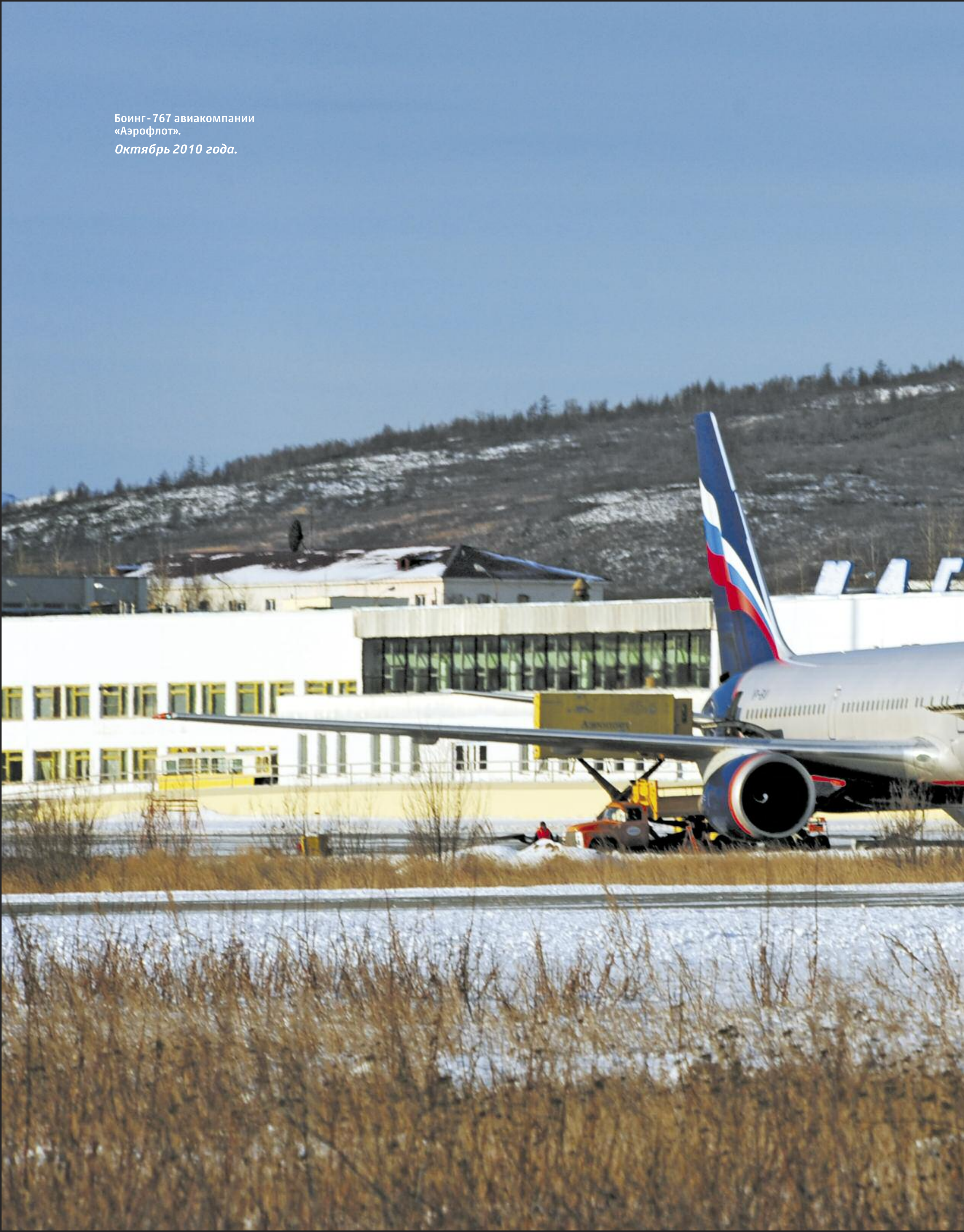
Руководство предприятия при активной поддержке губернатора Магаданской области Н. Н. Дудова и заместителя Председателя Государственной Думы В. А. Пехтина сумело доказать в Минтрансе и в Федеральной службе по тарифам целесообразность повышения тарифов на услуги аэропорта.



Губернатор Магаданской области Н. Н. Дудов в аэропорту «Магадан».
2011 год.

Новые тарифы были введены 7 июня 2009 года, и результаты сказались: три квартала работы ФГУП «Аэропорт Магадан» по новым тарифам кардинально изменили картину. Если на середину июня 2009 года кредиторская задолженность предприятия составляла порядка 115 миллионов рублей, то к 1 января 2010 года аэропорт смог снизить ее почти на 70 миллионов. По итогам работы в 2009 году предприятие получило прибыль 14 миллионов рублей.

Принципиально важно, что поднятие тарифной планки никоим образом не отразилось на цене авиабилетов. Этому обстоятельству способствовал ряд объективных факторов: в регион



Боинг-767 авиакомпании «Аэрофлот».
Октябрь 2010 года.


AEROFLOT
МАГАДАН

пришли новые авиакомпании, эксплуатирующие современные типы самолетов с более низкой по сравнению с привычными Ил-62, Ту-154 себестоимостью обслуживания; снижение почти на 30 процентов цены на авиатопливо; начало реализации правительственной программы по сезонному субсидированию пассажирских авиаперевозок с Дальнего Востока в ЦРС для россиян моложе 24 и старше 60 лет.

«Нам необходимо было сохранить и аэропорт, и людей. И мы с этой задачей справились с наименьшими потерями, – отмечает директор ФГУП «Аэропорт Магадан» С. В. Замараев. – В отличие от многих других российских крупных предприятий, нам удалось избежать стрессовых кадровых ситуаций».

В 2010 ГОДУ ЗНАЧИТЕЛЬНО ВОЗРОСЛА АКТИВНОСТЬ АВИАКОМПАНИЙ, РАБОТАЮЩИХ НА МАГАДАНСКОМ НАПРАВЛЕНИИ.

Это привело к тому, что впервые доходы ФГУП «Аэропорт Магадан» по итогам года превысили полмиллиарда рублей. Предприятие перешло некую знаковую черту, свой Рубикон.

В 2009 году ФГУП «Аэропорт Магадан» стал победителем конкурса, объявленного Международной академией экономического развития и инноваций, в номинации «Лучшее предприятие в период мирового финансового кризиса». В 2010-м Магаданский аэропорт награжден вторым дипломом академии как «Лучшее предприятие в посткризисный период».

Современная структура предприятия

ФГУП «Аэропорт Магадан» сегодня – это сложный, хорошо отлаженный механизм, выполняющий множество функций, связанных с принятием и обслуживанием воздушных судов, отправкой пассажиров и грузов, предоставлением сопутствующих услуг. В структуре предприятия – 26 служб и подразделений, каждое из которых отвечает за свой участок работы.

Ровесницей аэропорта является аэродромная служба: она появилась в 1963 году, с момента начала эксплуатации аэродрома. Первым начальником службы (1963–1985) была Мария Федоровна Калинкина, личность поистине выдающаяся, неординарная. Мария Федоровна внесла огромный вклад в строительство ИВПП.

Аэродромная служба осуществляет мероприятия по содержанию и ремонту летного поля аэродрома для обеспечения его постоянной готовности к







Первый заместитель руководителя фракции всероссийской политической партии «Единая Россия» в Государственной Думе Федерального Собрания Российской Федерации В. А. Пехтин частый гость аэропорта «Магадан». *2008 год.*

эксплуатации воздушных судов, в том числе новых, современных типов.

Систему авиатопливообеспечения принято сравнивать с кровеносной системой организма. Пожалуй, это самое точное сравнение, ведь основной задачей службы горюче-смазочных материалов (СГСМ) является обеспечение предприятия не просто топливом и маслами, а кондиционными ГСМ, что напрямую связано с безопасностью полетов. Для этого в службе силами специалистов создана и работает система качества.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ – НАИПЕРВЕЙШЕЕ И НАИВАЖНЕЙШЕЕ УСЛОВИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СЛУЖБЫ.

С 1967 по 1983 гг. возглавлял службу Федор Захарович Байшев. Под его руководством произошло становление подразделения, сформировался костяк коллектива, быть членом которого стало престижно.

С 1995 года в магаданском аэропорту работает служба авиационной безопасности (САБ), первым руководителем которой был З. М. Штокало. В тесном взаимодействии с Управлением ФСБ по Магаданской области, УВД по Магаданской области, линейным отделением милиции в аэропорту г. Магадана САБ обеспечивает весь комплекс мер авиационной безопасности.

В настоящее время работа в службе требует от сотрудников высокого профессионализма, максимальной самоотдачи, бдительности, честности и принципиальности. В службе трудятся профессионалы с большим стажем и опытом работы.

Служба наземного штурманского обеспечения полетов (СНШОП) ФГУП «Аэропорт Магадан» создана в 2004 году, руководителем был назначен старший штурман аэропорта Р. Ш. Аксанов.

Сегодня СНШОП обеспечена современным компьютерным оборудованием и программным обеспечением. Все



Панорама аэропорта «Магадан» и поселка авиаторов Сокол. *2007 год.*

операции по оперативному обеспечению экипажей аэронавигационной информацией, которые делались ранее вручную набором текста на компьютере, теперь переведены в автоматизированный режим, позволивший перейти службе на информационно-консультационное обслуживание экипажей по типу «Брифинг».

Коллектив службы организации перевозок (СОП) – порядка ста человек – один из самых многочисленных в аэропорту и наиболее плотно взаимодействующих с пассажирами, грузоотправителями и грузополучателями.

СОП организует и обеспечивает обслуживание пассажиров, багажа, грузов и почты из аэропорта «Магадан» при



Идет регистрация пассажиров.
Конец 90-х годов XX века.

Неутомимый труженик Ил-18 и сегодня прилетает в Магадан.
Июнь 2008 года.

выполнении внутренних, межрегиональных и международных воздушных перевозок; коммерческое обслуживание воздушных судов и эксплуатацию оборудования и средств перронной механизации с соблюдением требований по безопасности и регулярности полетов, высокой культуры обслуживания пассажиров и грузоклиентуры.

Еще одно наиболее крупное подразделение аэропорта – служба спецавтотранспорта (ССТ), которая осуществляет техническое и коммерческое обслуживание воздушных судов спецтранспортом, эксплуатационное содержание аэродрома, обеспечивает транспортом хозяйственные нужды предприятия.

Производственно-диспетчерская служба (ПДС) была создана на рубеже 1969–1970 гг., первым руководителем службы был Н. Н. Рыбушкин.

Основными производственными функциями ПДС являются: организация своевременного и качественного наземного и коммерческого обслуживания воздушных судов авиакомпаний-перевозчиков, осуществляющих полеты в (из) аэропорта Магадан; осуществление координации действий всех служб аэропорта и сторонних организаций, участвующих в наземном, коммерческом и техническом обслуживании самолетов; взаимодействие с представителями авиакомпаний-перевозчиков.

Своей работой ПДС вносит ощутимый вклад в производственную деятельность ФГУП «Аэропорт Магадан» в части обеспечения безопасности и регулярности полетов как пассажирских, так и грузовых воздушных судов.

Сотрудники службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов (СПАСОП) в любой момент готовы к выполнению немедленных и эффективных поисковых и аварийно-спасательных работ по поиску и спасению пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих бедствие, к оказанию помощи пострадавшим и эвакуации их с места происшествия.

Служба электросветотехнического обеспечения полетов (ЭСТОП) работает со времени открытия аэропорта. С 1966 по 2007 гг. службу возглавлял М. А. Шубин.

ЭСТОП отвечает за светотехническое обеспечение полетов воздушных судов и централизованное снабжение электроэнергией всех объектов предприятия, исходя из выполнения основной задачи – обеспечения безопасности полетов и жизнедеятельности предприятия ФГУП «Аэропорт Магадан».

Отдел бухгалтерского учета и финансов (ОБУиФ) обеспечивает правильную постановку бухгалтерского учета



Первые руководители области с рабочим визитом в аэропорту «Магадан». Слева направо: мэр города Магадана В. П. Печеный, председатель Магаданской областной Думы А. П. Александров, губернатор Магаданской области Н. Н. Дудов, главный федеральный инспектор по Магаданской области А. А. Маханьков и директор аэропорта С. В. Замараев. *2008 год.*


АН-124-100


Рабочие колеса для Усть-Среднеканской ГЭС доставлены в аэропорт «Магадан» исполинским «грузовиком» Ан-124 в 2006 и 2008 году.

хозяйственно-финансовой деятельности предприятия. С 1992 года отделом руководит Р. Ш. Мулюкова.

Коллектив плодотворно работает в тесном контакте со всеми подразделениями, службами и отделами предприятия.

За обеспечение ОБУиФ и других подразделений аэропорта современными программными продуктами, способствующими формированию полной и достоверной информации о хозяйственных процессах и результатах деятельности предприятия, отвечает отдел компьютерного обеспечения и информационных технологий (ОКОиИТ). Данное подразделение осуществляет разработку, внедрение и эксплуатацию проектов, связанных с использованием средств вычислительной техники и информационных технологий для совершенствования управление предприятием.

ОКОиИТ создал одну из первых в Магадане локальных сетей, объединяющей ныне более ста ПЭВМ аэропорта. Сотрудники отдела, профессионалы с большим стажем (почти у всех – более 30-ти лет), ведут собственные разработки программного обеспечения, совершенствуют и обновляют вычислительную технику предприятия. Первым руководителем тогда еще ИВЦ была Г. А. Иванова.

Отдел капитального строительства и эксплуатации наземных сооружений (ОКСиЭНС) осуществляет планирование, руководство и технический надзор за непосредственным выполнением работ по капитальному строительству и реконструкции производственных объектов предприятия. Специалисты отдела обеспечивают организацию разработки перспективных и текущих планов строительства, реконструкции, текущего и капитального ремонта объектов предприятия, а также планов ввода их в эксплуатацию.

В связи с переходом на более качественный уровень обслуживания авиа-



Морозы, сильные ветры – это только часть проблем, с которыми приходится сталкиваться работникам аэропорта.

2009 год.

перевозок на специалистов ОКСиЭНС возложена задача по модернизации существующих объектов предприятия, с которой они успешно справляются.

В настоящее время одной из главных задач отдела является сопровождение работ по реконструкции главной артерии аэродрома – ИВПП.

Профессиональный коллектив ремонтно-строительного участка (РСУ) успешно осуществляет выполнение работ по реконструкции и ремонту зданий и сооружений предприятия в соответствии с проектной документацией, строительными нормами и правилами, техническими условиями и другими нормативными документами.

Своевременное и полное обеспечение предприятия материальными ресурсами возложено на отдел материально-технического снабжения (ОМТС). С 1975 года его бессменно возглавляет В. А. Дунаев.

Основные задачи отдела охраны труда (ООТ) – проведение профилактической работы по предупреждению производственного травматизма и профессиональных заболеваний, мероприятий по созданию здоровых и безопасных условий труда на предприятии. Главный результат деятельности отдела за последние шесть лет – отсутствие тяжелых производственных травм и профессиональных заболеваний.

Работу по подбору и расстановке кадров, регулированию и учету оплаты труда осуществляет отдел экономики труда и управления кадрами (ОЭТиУК). Это подразделение создано в феврале 2010 года после слияния ОТиЗ и ОК (первыми руководителями были А. Н. Лиоль и Т. А. Шаповалова).

ПРИМЕЧАТЕЛЬНО, ЧТО ПОЧТИ ВСЕ СОТРУДНИКИ ОТДЕЛА ТРУДЯТСЯ НА ПРЕДПРИЯТИИ СО ДНЯ ЕГО ОСНОВАНИЯ.

Производственно-экономический отдел (ПЭО) обеспечивает осуществление работ по экономическому планированию и прогнозированию производственных и финансовых показателей предприятия, анализу его производственно-хозяйственной деятельности, формированию стоимостной основы аэропортовых сборов, тарифов и цен за наземное обслуживание воздушных судов, цен на прочие услуги, оказываемые ФГУП «Аэропорт Магадан» сторонним организациям.

На протяжении многих лет отделом руководила В. А. Сипайлова (награждена медалями «Ветеран труда», «За трудовую доблесть», знаком «Отличник Аэрофлота»).

Узел связи был образован в 1993 году. Специалисты узла связи обеспечи-

вают устойчивой телефонной, громкоговорящей и радиосвязью все подразделения предприятия.

Служба теплотехнического и санитарно-технического обеспечения служебно-производственной зоны (ТиСТО) осуществляет эксплуатацию и техническое обслуживание теплотехнического и санитарно-технического оборудования зданий и сооружений, наружных и внутренних сетей теплоснабжения, водоснабжения и водоотведения, водозаборной, водопроводной и канализационной насосных станций предприятия.

Через службу ТиСТО обеспечиваются тепловой энергией, питьевой водой и водоотведением не только все объекты предприятия, но и сторонние организации.

Незаменимый вклад в развитие службы ТиСТО внесли ее бывшие руководители А. Ф. Шлема и В. Г. Пефтибай.

Канцелярия обеспечивает своевременную обработку поступающей и отправляемой корреспонденции, создание и размножение служебных документов, организацию и ведение архивного дела на предприятии. Здесь работают люди, которые являются связующим звеном между руководством предприятия и его структурными подразделениями. Первой заведующей канцелярии работала Л. В. Покровская.

Отдел по договорной и претензионной работе (ОДПр) получил свое настоящее название в феврале 2008 года. Образование отдела продиктовано политикой предприятия, связанной с изменениями, происходящими в отрасли и в стране.

В настоящее время работа отдела завязана на все сферы деятельности предприятия. Сотрудники отдела занимаются подготовкой к заключению, сопровождением договоров как на услуги, оказываемые ФГУП «Аэропорт Магадан», так и на услуги, оказываемые предприятию сторонними организациями.



В ноябре 2005 года Президент Российской Федерации В. В. Путин совершил краткий визит в Магадан.

Ноябрь 2005 года.



Встреча Президента России Д. А. Медведева в аэропорту «Магадан».

Сентябрь 2008 года.

Сегодняшний коллектив отдела работает в неизменном составе с января 2003 года.

Гостиничный комплекс оказывает услуги по приему и размещению экипажей воздушных судов и транзитных пассажиров. К услугам проживающих в гостинице предлагаются камера хранения, сауна, прачечная, комната отдыха с бильярдом.

В 2006 году произведен капитальный ремонт номеров 3-го этажа 1-го корпуса, с 2009 года идет реконструкция и ввод комфортабельных номеров для экипажей воздушных судов.

В целях реализации закрепленного Законодательством РФ права граждан, организаций и государства на тайну, а также права свободно искать, получать, передавать, производить и распространять информацию любым за-


БАК 5 ЛЕВ


БАК 7
БАК 1 И 2
ΣИ БАК6 БЕЗ БАКА 7
БАК 3 И 4
БАК 5 ПРАВ
СТАБИЛИЗАТОР
ЯРКОСТЬ
КОНТРАСТ
МЕТКИ



Обслуживание Боинг-767 авиакомпании «Трансаэро». *Май 2011 года.*



Деятельность аэропорта «Магадан» невозможна без тесного сотрудничества с ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». На фото: директор филиала «Аэронавигация Северо-Востока» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» А. И. Дзюбенко.

конным способом, в предприятии создана группа режима и специальной связи. Подразделение непосредственно осуществляет выполнение основных требований и правил, организационных, технических и иных мер, направленных на сохранность сведений, составляющих государственную тайну, а также обеспечение предприятия бесперебойной специальной связью.

Второй отдел осуществляет работу по организации, разработке и контролю выполнения мероприятий мобилизационной подготовки предприятия; по планированию и проведению мероприятий гражданской обороны, предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций; созданию и поддержанию в состоянии постоянной готовности нештатных аварийно-спасательных формирований предприятия.

Главное направление в работе первичной профсоюзной организации ФГУП «Аэропорт Магадан» – контроль за своевременным выполнением Коллективного договора, других локальных нормативных актов, регулирующих социально-трудовые отношения работодателя и работников, а также вовлечение сотрудников предприятия в культурные и спортивные мероприятия.

Возвращайся, сделав круг

С 1 марта 2011 года в составе ФГУП «Аэропорт Магадан» работает еще одно подразделение – инженерно-авиационная служба (ИАС), являющаяся неотъемлемым звеном в технологической цепи подготовки воздушного судна к безопасному и регулярному выполнению полета.

Ровно 20 лет назад, во время реорганизации МОАО, служба вышла из состава аэропорта. Сначала она работала в качестве самостоятельной структуры, затем стала подразделением «МАВИАЛА». После банкротства региональной авиакомпании служба перешла в Магаданский филиал ОАО «Авиакомпания «Аэрофлот – Российские авиалинии». И вот, спустя два десятилетия, вернулась в состав аэропорта.

«Новый виток спирали развития, историческая закономерность – мы расцениваем это именно так», – говорят сотрудники предприятия.

К созданию собственной инженерно-авиационной службы предприятие приступило сразу же после официального заявления руководства ОАО «Аэрофлот – РА» о закрытии своего филиала в Магадане. Несмотря на то, что создание подобной службы – процесс довольно длительный, аэропорт справился с поставленной задачей за четыре месяца благодаря поддержке и пониманию со стороны авиационных региональных (руководитель СВ МТУ ВТ А. Н. Бугаков) и федеральных (руководитель ФАВТ А. В.



Нерадько) властей и, конечно, благодаря активной работе специалистов аэропорта и филиала «Аэрофлот – РА».

Получили сертификат, выкупили у авиакомпании необходимое оборудование, обустроили помещение для службы, приняли в штат 24 человека – инженерно-технический состав по обслуживанию воздушных судов и мойщиков.

Стабильная работа ИАС в настоящее время, отсутствие в ее адрес замечаний со стороны авиакомпаний подтверждают правильность и своевременность принятого решения и вселяет уверенность в том, что это – еще один шаг в направлении дальнейшего развития предприятия, способствующий укреплению его стабильности и успешной деятельности.

Функционирование любого аэропортового комплекса невозможно себе представить без аэронавигационного и метеорологического обеспечения. Деятельность аэропорта «Магадан» осуществляется с тесном сотрудничестве со своими коллегами из филиала «Аэронавигация Северо-Востока» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» (директор А. И. Дзюбенко) и Авиаметцентра Магадан ГУ «Колымское управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды» (начальник И. В. Марченко).

Летное поле: реконструкция

С 2007 года на магаданском аэродроме проводится масштабная реконструкция, финансирование которой осуществляется в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России» (до 2015 г.) и федеральной адресной инвестиционной программы, рассчитанной на три года. Суммарно государственные инвестиции на мероприятия, проводимые в рамках реконструкции, составляют без малого пять миллиардов рублей.



Завод по производству асфальта для реконструкции аэропорта «Магадан».
2008 год.

Все эти средства будут направлены на выполнение проекта по реконструкции взлетно-посадочной полосы, мест стоянок, перрона, рулежных дорожек, дренажной системы и светосигнального оборудования. Кроме того, в целях обеспечения авиационной безопасности руководство ФГУП «Аэропорт Магадан» добилось включения в проект реконструкции аэродрома строительства еще двух важных



Первый рейс авиакомпании «S7».
24 мая 2006 года.

объектов: современного ограждения и периметровой дороги.

Заказчиком-застройщиком является Федеральное государственное унитарное предприятие «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)».

Только в 2009 году на реконструкции аэродрома в полном объеме освоены заложенные в ФЦП 442 миллиона рублей. Было произведено выравнивание ИВПП асфальтобетоном на площади около 30 тысяч квадратных метров. На «лечение» полосы израсходовано порядка 96 кубометров фаст патча (Fast Patch) – дорогостоящего американского материала, отличающегося от обычного цемента свойством быстро набирать свою прочность, благодаря чему при ремонте с его использованием объект не выводится из эксплуатации.

Также в 2009 году впервые за всю историю эксплуатации аэродрома на 56 км с южной стороны ИВПП была выполнена водосточно-дренажная система. До этого момента ее просто не существовало. Ближайшее же лето показало, что средства и усилия, потраченные на создание водосточно-дренажной системы, потрачены не зря, и в комплексе с другими предусмотренными проектом мероприятиями дренаж должен значительно улучшить состояние полосы.

В 2011 году планируется выполнение работ по реконструкции аэродрома в объеме 800–900 миллионов рублей. Полностью завершить ее планируется к 2016 году.



Реконструкция. *2008 год.*

Ставка – на крылатых гигантов

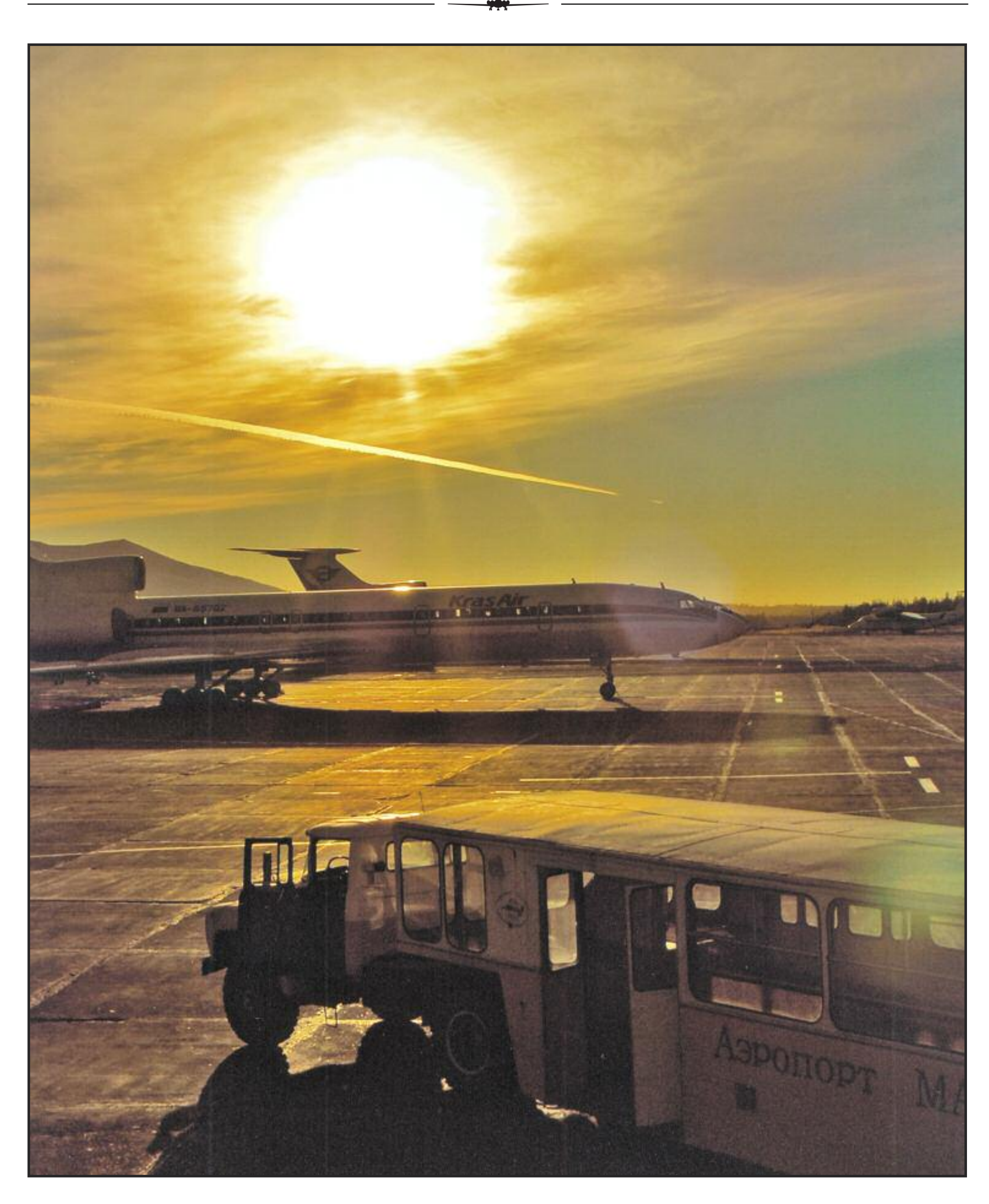
СЕГОДНЯ АЭРОПОРТ МАГАДАН В СОСТОЯНИИ ПРИНИМАТЬ ПОРЯДКА 40 ТИПОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ 3–4 КЛАССА И ОКОЛО 20 ТИПОВ СУДОВ 1–2 КЛАССА.

Тем не менее, продолжение ремонтных работ на ИВПП – дело первоочередной важности для ФГУП «Аэропорт Магадан», поскольку авиаторы настроены работать с крупными самолетами.

Дело в том, что на территории Магадана находится уникальный узел аэронавигации, обслуживающий воз-



Грузовой Ил-96-400 стал частым гостем магаданской земли. *Ноябрь 2010 года.*



Утро России начинается здесь...
2004 год.

душное движение при помощи новейшего отечественного оборудования. «С 2008 года над нами проходит до 30 рейсов в сутки, в частности, из Северной Америки в Юго-Восточную Азию, но ни одна зарубежная авиакомпания не выбирает наш аэропорт для технической посадки или в качестве запасного аэродрома. Обеспечив им надежную посадку, мы привлечем дополнительные средства, в которых заинтересовано не только наше предприятие, но и область в целом, – утверждает первый заместитель директора ФГУП «Аэропорт Магадан» Г. Ф. Гаврыш. (Г. Бояркин, «Воздушные ворота Колымы» // «Магаданская правда в пятницу», 8. 02. 2008.)

В ноябре 2008 года в аэропорту «Магадан» впервые приземлился самолет Боинг-757-200, принадлежащий авиакомпании «Якутия» и совершивший перелет по маршруту Москва – Магадан. Экипаж самолета доставил на Колыму 129 пассажиров.

Зимой 2009 года на самолетах Ту-214, а затем Боинг-767 начала выполнять регулярные рейсы по маршруту Москва – Магадан – Москва крупней-



Воздушные суда Airbus-А320 компании «S7» и Боинг-767 компании «Трансаэро» во время обслуживания в аэропорту «Магадан».

2010 год.

шая частная авиакомпания России «Трансаэро», которая на сегодняшний день является основным пассажирским, да и грузовым перевозчиком на этом направлении.

С ноября 2010 года Магаданский аэропорт начал принимать тяжелые грузовые самолеты Ил-96-400Т. Только в феврале 2011 года крылатый гигант доставлял в адрес региона до 80 тонн народнохозяйственных грузов за один рейс.

Расширяются международные контакты из аэропорта «Магадан». В июне 2010 года самолет авиакомпании «Якутия» совершил первый рейс по маршруту Магадан – Харбин. В условиях бурного развития международного туризма эта инициатива, возможно, окажется востребованной населением области.

В 2010 году перевозку авиапассажиров по Магаданской области и за ее пределы осуществляли авиакомпании «Трансаэро», «Аэрофлот – РА», «Якутия», «ВладивостокАвиа», «Сахалинские авиатрассы», «ИрАэро», «S7», «Газпромавиа», «Регионавиа», «РусЛайн», «Икар».

На московском направлении эксплуатируются самолеты фирмы «Боинг»: В-767, В-757 авиакомпаний «Трансаэро» и «Якутия». В Хабаровск можно улететь на самолетах Ан-24, Ан-140, Ту-134, SRJ-200, А-320, В-737. (Г. Бояркин, «По трапу, и дальше в небо».// «Магаданская правда в пятницу», 18.02.2011).

В аэропорту Магадана базируются самолеты Ан-24 и Ан-26-100 Магаданского филиала авиакомпании «ИрАэро» и авиакомпании «Якутия», которые выполняют полеты на местных авиалиниях.

Крылья надежды

Нынешнее состояние ФГУП «Аэропорт Магадан» подтверждает правильность выбранного пути и вселяет на-

Дети – привилегированная категория пассажиров. Десятки творческих коллективов, спортивных команд, школьников и студентов пользуются особым вниманием работников аэропорта «Магадан».

Май 2011 года.







Реконструкция аэропорта «Магадан».
31 августа 2006 года.



Колонна сотрудников аэропорта «Магадан» на первомайской демонстрации.
1 мая 2010 года.

дежду на лучшее будущее главного аэропорта Колымы.

Наметившаяся в 2009 году тенденция роста пассажирских перевозок имела место быть и в 2010-м: пассажирооборот составил 247 тысяч человек, что на 23 процента больше по сравнению с предыдущим годом. Прирост данного показателя отмечался и в первые месяцы 2011 года.

Магаданская область живет, подвижность населения увеличивается. Этому способствует продолжение реализации правительственной программы субсидирования льготных тарифов на авиаперевозки жителей дальневосточных и северных территорий. В зимний период правительственная программа не действовала, однако ее с успехом заменила акция авиакомпании «Трансаэро» по введению льготных тарифов для пожилых людей и молодежи на своих рейсах.

Кроме того, весной этого года администрация Магаданской области начала субсидировать пассажирские перевозки для льготных категорий граждан на внутренних региональных линиях, что также стимулирует увеличение подвижности населения. Свой результат дает и стабилизация цен на авиабилеты: они существенно не меняются в течение трех лет.

«Прекрасно понимаю, что прирост потока пассажиров и грузов не может продолжаться бесконечно, так как мы ограничены невеликой численностью населения области. Но то, что в прошлом году практически каждый колымчанин воспользовался услугами авиационного транспорта, – уже большой плюс, и если ситуация сохранится хотя бы на достигнутом уровне, будет очень хорошо. Во всяком случае, мы к этому стремимся», – говорит директор ФГУП «Аэропорт Магадан».

Для предприятия началась горячая пора – сезон летних отпусков северян. В здании аэровокзала царят оживление и веселая суета. Согласно летнему расписанию рейсов, например, на Москву, только у авиакомпании «Трансаэро» – семь частот в неделю. А в столицу летают самолеты и других компаний, в том числе недавно пришедшей на магаданский авиарынок «ВимАвиа».



Празднично была оформлена колонна работников аэропорта «Магадан» к 20-летнему юбилею предприятия.

1 мая 2011 года.

Не стоит на месте производственный процесс. Для его качественного улучшения за 2010 год приобретено значительное количество специализированной техники, позволившей работать без сбоев и накладок, без задержек рейсов по вине предприятия.

Техническое перевооружение производства продолжается. Благодаря активной поддержке губернатора Николая Николаевича Дудова, администрацией Магаданской области за последние три года на приобретение дорогостоящей техники неоднократно выделялись заемные средства общей суммой 36 миллионов рублей.

С.В. ЗАМАРАЕВ ОТМЕЧАЕТ: «ТАКИХ ЗНАЧИТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ НА РАЗВИТИЕ АЭРОПОРТА ОБЛАСТЬ НЕ ВЫДЕЛЯЛА НИКОГДА . СОВЕРШЕННО ОЧЕВИДНО, ЧТО ИСПОЛНИТЕЛЬНАЯ ВЛАСТЬ ТЕРРИТОРИИ СЕГОДНЯ УДЕЛЯЕТ ПРИСТАЛЬНОЕ ВНИМАНИЕ РАЗВИТИЮ АВИАЦИИ В РЕГИОНЕ, И ПЕРВОСТЕПЕННАЯ РОЛЬ В ЭТОМ ПРИНАДЛЕЖИТ ГУБЕРНАТОРУ».

На заемные средства аэропорт приобрел два интроскопа. Использование современных средств досмотра позволило предприятию, во-первых, повысить уровень авиационной безопасности, а во-вторых, более качественно досматривать багаж.

Обеспечение авиационной безопасности ФГУП «Аэропорт Магадан» считает одной из своих первостепенных задач.



Лайнер компании «FedEx» – только один из многочисленных иностранных самолетов, приземляющихся в международном аэропорту «Магадан».

Сентябрь 2009 года.



С каждым годом растет количество северян-отпускников, пользующихся услугами аэропорта.

Июль 2010 года.

На данный момент Магаданский аэропорт соответствует требованиям в данной сфере, но руководство не намерено останавливаться на достигнутом. Для



Боинг-737 авиакомпании «Якутия».
Июль 2010 года





Служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов встречает каждый рейс.
Май 2011 года.

повышения качества обеспечения авиационной безопасности принято решение в текущем году вложить собственные средства в оборудование нового центрального контрольно-пропускного пункта, соответствующего современным требованиям.

КРОМЕ ТОГО, НА СРЕДСТВА, ВЫДЕЛЕННЫЕ АДМИНИСТРАЦИЕЙ ОБЛАСТИ, ПРИОБРЕТЕНЫ ПОЖАРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ И 40-КУБОВЫЙ ТОПЛИВОЗАПРАВЩИК, ОСНАЩЕННЫЙ НЕМЕЦКИМ ОБОРУДОВАНИЕМ.

Мэрия города Магадана со своей стороны также поддерживает аэропорт. В субаренде у предприятия находится принадлежащий муниципалитету автобус для перевозки пассажиров по перрону. Есть договоренность, что со временем автобус будет выкуплен предприятием по остаточной стоимости.

Решая важные производственные задачи, руководство предприятия не забывает о своих социальных обязательствах. В 2010 году ФГУП «Аэропорт Магадан» направило около 500 тысяч рублей на благотворительные цели и спонсорскую поддержку (в большей степени – на социальные объекты поселка Сокол, для которого аэропорт был и остается градообразующим предприятием), а также вложило порядка полутора миллионов рублей на оплату санаторно-курортного лечения и пролета «на материк» для своих работников в рамках выполнения Коллективного договора.

В настоящее время по инициативе федеральных властей Магаданский аэропорт находится в стадии приватизации. Сложно сказать, к чему она в итоге приведет, какую форму собственности примет предприятие, но в любом случае, цель у руководства и коллектива аэропорта остается прежней: сохранить дееспособный рентабельный хозяйствующий субъект.

«Мы с оптимизмом смотрим в будущее и надеемся впредь поддерживать достигнутый уровень, ведь это – стабильные рабочие места с достойной заработной платой, а главное – надежная и безопасная связь с «материком», которая является жизненно важной для всех колымчан, – замечает С. В. Замараев. – Иного просто не дано!..»


АЭРО



Дети поселка авиаторов Сокол – будущее аэропорта «Магадан».

Май 2011 года.

Ветераны
ФГУП «Аэропорт Магадан»*

		Дата приема на работу и окончания работы
А	Алексашина Галина Кузьминична Инженер по горюче-смазочным материалам (руководитель лаборатории) СГСМ	15.06.1978
	Алтунин Виктор Павлович Начальник службы электросветотехнического обеспечения полётов	17.10.1974
	Амелькина Людмила Иннокентьевна Инженер по организации авиаперевозок СОП	13.03.1991
	Аникин Николай Анатольевич Водитель автомобиля ССТ	20.12.1977
	Анищенко Александр Сергеевич Механик автомобильной колонны №2 ССТ	05.01.1971
	Арзанов Владимир Николаевич Аккумуляторщик СОП	06.08.1991
Б	Бабошин Александр Николаевич Водитель автомобиля ССТ	17.01.1984
	Бабошина Наталья Николаевна Уборщик производственных помещений ССТ	16.08.1989
	Бабошко Наталья Владимировна Старший диспетчер по организации авиационных перевозок СОП	27.04.1989
	Балакина Елена Ивановна Оператор товарный СГСМ	28.09.1979
	Балашова Светлана Федоровна Инженер по горюче-смазочным материалам СГСМ	01.12.1970
	Батурин Сергей Дмитриевич Бетонщик РСУ	09.12.1981
	Бахтин Николай Александрович Водитель автомобиля ССТ	19.04.1985
	Бахтина Ирина Васильевна Горничная гостиничного комплекса	1987—2010
	Башлачев Александр Ермолаевич Директор предприятия	1970—2005

* Ветераны ФГУП «Аэропорт Магадан», проработавшие в предприятии 20 лет и более.

Башлачева Светлана Ивановна Старший оператор ЭВМ ОКОиИТ	1970—2005
Белянская Наталья Сергеевна Бухгалтер ОБУиФ	17.09.1991
Беломестнова Людмила Михайловна Заведующий хозяйством САБ	1972—2005
Блинникова Наталья Федоровна Ведущий инженер-программист ОКОиИТ	07.12.1979
Боджа Татьяна Петровна Охранник	11.09.1981
Бойченко Ольга Анатольевна Старший инспектор САБ	13.12.1986
Боровиков Юрий Иванович Водитель автомобиля ССТ	20.10.1988
Болдина Юлия Сергеевна Бухгалтер ОБУиФ	31.08.1991
Бреднев Виктор Сергеевич Водитель автомобиля ССТ	20.03.1985
Бокк Татьяна Владимировна Старший инспектор по досмотру САБ	20.04.1981
Бурка Федор Никитович Водитель автомобиля ССТ	20.11.1991
Браилова Евгения Ефимовна Техник ОМТС	1970—2010
Быкова Антонина Никитична Кассир багажный СОП, уборщик производственных помещений СТиСТО	04.04.1976
Васильева Лариса Николаевна Бухгалтер ОБУиФ	1972—2009
Векленко Виктор Григорьевич Водитель автомобиля СПАСОП	11.07.1982
Вердиев Зейнал Абдул Оглы Грузчик СОП	15.03.1984
Верзун Михаил Алексеевич Водитель автомобиля ССТ	1974—2009
Воронов Владимир Алексеевич Водитель автомобиля ССТ	01.10.1973
Востриков Валерий Дмитриевич Водитель автомобиля ССТ	02.04.1986
Выприкова Ольга Васильевна Диспетчер СПАСОП	06.02.1980

Вятчин Борис Петрович — 1984—2009
Кузнец ССТ

Г

Гаврыш Георгий Федорович — 19.04.1984
Первый заместитель директора предприятия

Гайдук Надежда Семеновна — 07.08.1991
Начальник службы организации перевозок

Гапоненко Наталья Николаевна — 19.11.1984
Инженер по режиму и спецсвязи

Гельвих Виталий Михайлович — 24.03.1989
Инженер по светотехническому обеспечению полетов СЭСТОП

Голиздра Андрей Андреевич — 17.03.1975
Водитель автомобиля ССТ

Голикова Надежда Николаевна — 1974—2010
Оператор заправочных станций СГСМ, сторож РСУ

Головков Анатолий Владимирович — 19.10.1987
Водитель автомобиля ССТ

Горшкова Любовь Павловна — 1968—2009
Уборщик производственных помещений СОП

Гречка Галина Леонидовна — 09.08.1968
Уборщик служебных помещений

Губарь Владимир Алексеевич — 1970—2010
Водитель автомобиля ССТ

Гуляев Геннадий Геннадьевич — 03.04.1986
Водитель автомобиля ССТ

Гурина Оксана Юрьевна — 19.08.1989
Старший администратор гостиничного комплекса

Гурьевский Владимир Александрович — 20.02.1984
Инженер по горюче-смазочным материалам СГСМ

Гусак Анатолий Григорьевич — 11.06.1975
Охранник САБ

Гусев Николай Вячеславович — 10.10.1991
Водитель автомобиля ССТ

Д

Дацик Аркадий Ростиславович — 14.08.1989
Начальник пожарно-спасательного расчета пожарной машины СПАСОП

Данилова Надежда Ивановна — 1962—2009
Диспетчер СОП

Дерявко Алексей Иванович — 03.06.1970
Слесарь-ремонтник РСУ

Дерявко Наталья Алексеевна — 24.08.1988
Ведущий специалист ОЭТиУК

Добржанский Николай Николаевич — 22.06.1976
Водитель автомобиля ССТ

Драницына Марина Анатольевна — 17.12.1990
Агент по организации обслуживания авиаперевозок (грузовых) СОП

Драничников Василий Николаевич — 1981—2010
Водитель автомобиля ССТ

Дробова Валентина Васильевна — 1983—2010
Специалист по кадрам, начальник отдела кадров

Дунаев Виктор Александрович — 03.01.1974
Начальник ОМТС

Дунаева Ирина Борисовна — 29.08.1972
Техник по труду СТиСТО

Духовникова Надежда Дмитриевна — 06.05.1981
Администратор дежурный СОП

Е

Енина Любовь Никитична — 23.08.1971
Уборщик служебных помещений

Ерофеева Татьяна Ивановна — 27.12.1979
Инженер по расчетам и режимам СТиСТО

Ефремова Анна Григорьевна — 1969—2006
Начальник отдела кадров

Ж

Жемела Иван Иванович — 05.03.1974
Сторож ССТ

Журавлев Сергей Михайлович — 06.06.1979
Водитель автомобиля ССТ

З

Заборин Федор Тимофеевич — 11.05.1985
Электромеханик службы ЭСТОП

Загорулько Сергей Григорьевич — 19.06.1978
Водитель автомобиля ССТ

Захарченко Ирина Васильевна — 04.12.1981
Экономист по планированию ПЭО

Зайцев Михаил Алексеевич — 1968—1983; 1994
Инженер узла светотехнического обеспечения полетов СЭСТОП

Замараев Сергей Васильевич — 11.04.1980
Начальник службы ГСМ, директор предприятия

Замараева Людмила Олеговна — 12.08.1981
Начальник отдела экономики труда и управления кадрами

Зверев Виктор Владимирович — 1979—2010
Водитель автомобиля ССТ

Зеленков Александр Сергеевич — 1984—2008
Старший инструктор по организации САБ

Земляная Вера Ивановна — 24.05.1981
Диспетчер ССТ

Зернов Александр Анатольевич — 1978—2010
Начальник службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов

Зернова Валентина Михайловна 1987—2008
Начальник бюро пропусков САБ

Зиновьева Татьяна Андреевна 14.04.1971
Техник по учету СОП

И

Иванова Нелли Геннадьевна 06.05.1991
Агент по организации обслуживания авиаперевозок (пассажирских) СОП

Иманбердиев Эрали Абдырайимович 19.08.1981
Водитель автомобиля ССТ

К

Кабашная Алла Сергеевна 07.03.1973
Маляр строительный, сторож РСУ

Кабашная Ирина Витальевна 18.08.1986
Экономист по договорной и претензионной работе ОДиПР

Кагарлицкий Александр Андреевич 1974—2002
Начальник караула охраны САБ

Казанцев Анатолий Григорьевич 16.01.1990
Инженер-электроник ОКОиИТ

Калинкина Мария Федоровна 1957—1993
Начальник аэродромной службы

Каратаева Людмила Петровна 03.04.1991
Агент по организации обслуживания авиаперевозок (пассажирских) СОП

Карпова Лариса Афанасьевна 09.12.1970
Техник по учету СПАСОП

Касперович Наталья Михайловна 25.05.1982
Маляр строительный РСУ

Кашин Геннадий Николаевич 25.04.1977
Ведущий инженер-электроник ОКОиИТ

Ковалева Наталья Ивановна 04.08.1980
Начальник складов СГСМ

Козак Елена Михайловна 27.10.1988
Администратор гостиничного комплекса

Колпаков Николай Николаевич 22.02.1985
Водитель автомобиля СПАСОП

Комлева Людмила Павловна 26.06.1974
Техник по учету СГСМ

Кондратьева Людмила Николаевна 14.12.1979
Администратор гостиничного комплекса

Конев Николай Михайлович 31.01.1980
Инженер-программист ОКОиИТ

Корнилова Татьяна Александровна 1979—2009
Старший оператор ЭВМ ОКОиИТ

Коршунова Татьяна Владимировна 1975—2009
Техник ОКОиИТ

Корягин Александр Васильевич Сменный заместитель директора предприятия	25.08.1982
Косяков Валерий Анатольевич Механик автомобильной колонны №3 ССТ	14.10.1987
Круглов Владимир Владимирович Начальник автомобильной колонны №3 ССТ	03.05.1985
Кривченко Сергей Васильевич Ведущий инженер по охране труда	1967—2005
Кудрявцева Людмила Борисовна Экономист по материально-техническому снабжению ОМТС	28.09.1978
Кузьменко Анатолий Федорович Начальник службы спецавтотранспорта	1972—2005
Кузьменко Валентина Григорьевна Экономист по труду ОТиЗ	1974—2005
Кузьменко Елена Константиновна Старший диспетчер по центровке СОП	14.08.1986
Кузьменко Надежда Павловна Дежурная по оформлению перевозочной документации СОП	1965—2010
Кучеренко Вячеслав Александрович Инженер по горюче-смазочным материалам СГСМ	03.04.1984

Л

Лебедзь Елена Алексеевна Заместитель начальника службы организации перевозок	28.04.1991
Лелин Вячеслав Александрович Ведущий инженер по охране труда	22.05.1975
Лисенков Владимир Иванович Водитель автомобиля ССТ	16.10.1970
Ловиченков Николай Константинович Водитель автомобиля ССТ	13.06.1973
Ломоносова Наталья Николаевна Инженер-программист ОКОиИТ	03.09.1979
Лялюк Михаил Иванович Уборщик территорий СОП	18.05.1990
Лясковский Владимир Станиславович Первый заместитель директора предприятия – главный инженер	1972—2006
Лясковская Валентина Петровна Инженер ОКСиЭНС	1974—2006

М

Макаров Андрей Андреевич Сменный заместитель директора предприятия	30.03.1982
Макаров Владимир Николаевич Механик автоколонны №2 ССТ	06.11.1991
Максимова Раиса Ивановна Старший диспетчер ПДС	06.05.1980

Маляренко Владимир Григорьевич Начальник пожарно-спасательного расчета пожарной машины СПАСОП	16.01.1991
Мамот Любовь Ивановна Маляр строительный РСУ	18.06.1985
Мартинец Анна Егоровна Диспетчер СОП	1969—2010
Марченко Раиса Михайловна Уборщик производственных помещений СОП	19.10.1979
Массарова Вера Николаевна Техник по труду СОП	16.02.1972
Матиевская Лилия Павловна Уборщик производственных помещений СОП	1968—2010
Мацкул Татьяна Викторовна Сторож РСУ	01.08.1991
Мацука Зинаида Владимировна Секретарь руководителя	1972—2006
Мацука Николай Федорович Водитель автомобиля ССТ	1968—2006
Медведев Николай Степанович Сменный заместитель директора предприятия	15.03.1973
Медведева Ванда Вячеславовна Ведущий инженер-программист ОКОиИТ	27.07.1981
Мельник Лидия Витальевна Начальник производственно-экономического отдела	02.01.1991
Мельник Федор Васильевич Водитель автомобиля ССТ	04.12.1989
Микуляк Зинаида Антоновна Администратор гостиничного комплекса	22.03.1973
Михайлов Александр Георгиевич Водитель автомобиля СПАСОП	01.03.1976
Молчанов Петр Михайлович Водитель автомобиля ССТ	05.10.1972
Москалев Виталий Владимирович Электромеханик узла связи	30.01.1981
Мулюкова Раиля Шамилевна Заместитель директора предприятия по экономике и финансам – главный бухгалтер	1973
Мусийчук Алексей Максимович Водитель автомобиля ССТ	13.12.1979
Мусула Наталья Евгеньевна Инспектор-контролёр САБ	25.05.1987

Н

Назаренко Александр Афанасьевич Ведущий инженер узла связи	02.04.1985

Нечепоренко Юрий Иванович Начальник узла светотехнического обеспечения полетов СЭСТОП	1969—2007
Никифоров Александр Николаевич Инженер по ремонту СОП	15.08.1980
Никишина Раиса Витальевна Горничная гостиничного комплекса	24.12.1986
Никулин Сергей Петрович Электрогазосварщик ССТ	05.02.1986
Никуличева Галина Ивановна Начальник 2 отдела	1973
Новик Эра Леонидовна Старший кладовщик ССТ	1972—2009
Новченков Николай Иванович Слесарь по ремонту автомобилей ССТ	1980—2011
Норец Зинаида Денисовна Старший кладовщик хозгруппы	1973—2009
Носырева Людмила Васильевна Оператор товарный СГСМ	19.09.1980
Ныркова Татьяна Ефимовна Оператор товарный СГСМ	15.03.1974
Овечкина Нина Владимировна Уборщик производственных помещений ССТ	08.04.1983
Овчинников Александр Анатольевич Экономист по материально-техническому снабжению ССТ	28.01.1991
Овчинников Виталий Викторович Водитель автомобиля ССТ	17.07.1986
Окулов Анатолий Арсентьевич Водитель автомобиля СПАСОП	08.05.1981
Орлинский Виктор Яковлевич Водитель автомобиля ССТ	1975—2010
Орловская Татьяна Николаевна Горничная гостиничного комплекса	02.02.1980
Осетрова Валентина Николаевна Оператор товарный СГСМ	1968—2010
Павлова Татьяна Петровна Заведующий складом ОМТС	16.09.1967
Паламарчук Богдан Богданович Начальник отдела компьютерного обеспечения и информационных технологий	02.04.1986
Паламарчук Валентина Алексеевна Старший оператор ЭВМ ОКОиИТ	22.05.1978
Панкратова Любовь Ивановна Оператор товарный СГСМ	30.01.1988

Патраков Владимир Петрович 19.10.1989
Сменный заместитель директора предприятия

Пахомов Владимир Михайлович 25.01.1991
Инженер по горюче-смазочным материалам СГСМ

Перевезенцева Виктория Викторовна 01.12.1990
Инженер по горюче-смазочным материалам СГСМ

Петренко Валерий Николаевич 13.02.1975
Инженер по светотехническому обеспечению полетов службы ЭСТОП

Пефтибай Владимир Георгиевич 1986—2006
Начальник службы ТисТО

Писарев Андрей Валентинович 11.08.1990
Начальник автомобильной колонны №2 ССТ

Платунов Николай Павлович 21.11.1984
Грузчик СОП

Подпятников Михаил Александрович 06.01.1977
Водитель автомобиля ССТ

Подпятникова Ольга Николаевна 27.12.1976
Оператор стиральных машин гостиничного комплекса

Подколзина Алла Васильевна 1987—2009
Дежурный бюро справок СОП

Позднякова Анна Арсентьевна 22.06.1976
Техник по учету ССТ

Покровская Людмила Васильевна 17.03.1975
Заведующий канцелярией, архивариус

Пономаренко Александр Дмитриевич 03.01.1972
Водитель автомобиля ССТ

Порхаева Валентина Петровна 15.03.1967
Сторож ОМТС

Потапенко Валерий Семенович 23.10.1975
Охранник САБ

Прохоров Валерий Анатольевич 06.07.1982
Водитель автомобиля ССТ

Пузанкова Маргарита Ивановна 24.12.1965
Инженер по организации труда ОЭТиУК

Пятакова Наталья Александровна 1979—2010
Старший оператор ЭВМ ОКОиИТ

Р

Ревякина Галина Петровна 02.03.1977
Старший оператор ЭВМ ОКОиИТ

Решетова Лидия Ивановна 16.08.1990
Оператор товарный СГСМ

Рожков Владимир Петрович 01.07.1972
Старший кладовщик СОП

Романов Виктор Алексеевич Водитель автомобиля ССТ	15.11.1977
Романова Анна Емельяновна Агент по организации обслуживания авиаперевозок СОП	05.04.1990
Рубан Василий Степанович Машинист бульдозера ССТ	22.03.1982
Руденко Вера Михайловна Старший оператор прачечной гостиничного комплекса	1971—2010
Садовников Николай Иннокентьевич Водитель автомобиля ССТ	30.09.1983
Салагубова Федосия Николаевна Агент по организации обслуживания авиаперевозок (грузовых) СОП	24.04.1977
Сальникова Любовь Анатольевна Инженер по охране труда	14.09.1981
Сафронова Оксана Юрьевна Начальник смены СОП	04.06.1991
Свитайло Инна Викторовна Оператор товарный СГСМ	12.05.1981
Семенов Василий Петрович Водитель автомобиля ССТ	1968—2008
Семенова Любовь Александровна Техник по учету СГСМ	03.10.1973
Семенова Тамара Анатольевна Инженер ОКСиЭНС	1979—2010
Сеник Василий Прокопьевич Начальник отряда ВОХР	1975—2005
Сеник Мария Владимировна Диспетчер СПАСОП	1975—2006
Сибилев Виктор Яковлевич Охранник САБ	05.06.1987
Сидаш Анатолий Григорьевич Начальник службы организации перевозок, директор предприятия	1974—2007
Симонов Виктор Александрович Водитель автомобиля ССТ	10.12.1973
Синьков Сергей Николаевич Рабочий по комплексному обслуживанию и ремонту зданий СОП	15.05.1980
Сипайлова Валентина Александровна Начальник ПЭО	1963—2002
Склярова Ирина Феликсовна Дежурный бюро справок СОП	12.07.1982
Смирнова Любовь Георгиевна Электромеханик узла связи	17.07.1970

Смирнова Надежда Васильевна — 1971—2010
Диспетчер ССТ

Смольянин Александр Михайлович — 18.04.1984
Слесарь аварийно-восстановительных работ СТиСТО

Соломатова Валентина Федоровна — 17.07.1970
Техник по учету службы ЭСТОП

Солуянова Тамара Федоровна — 1981—2009
Заведующий хозяйством хозгруппы

Сорока Любомира Михайловна — 24.09.1975
Начальник складов – заместитель начальника отдела материально-технического снабжения

Сорокин Александр Оскарович — 14.12.1977
Грузчик СОП

Сосновская Виктория Петровна — 1968—2007
Бухгалтер ОБУиФ

Степанов Владимир Петрович — 1974—2010
Водитель автомобиля ССТ

Степанова Любовь Павловна — 1974—2010
Администратор дежурный СОП

Стесович Наталья Николаевна — 23.08.1981
Старший агент по организации обслуживания авиаперевозок СОП

Строилов Андрей Борисович — 17.04.1986
Электромеханик службы ЭСТОП

Сук Михаил Михайлович — 29.07.1982
Грузчик СОП

Т

Таранушко Оксана Ивановна — 21.10.1991
Агент по организации обслуживания авиаперевозок СОП

Тимохина Галина Васильевна — 26.08.1982
Агент по организации обслуживания авиаперевозок (грузовых) СОП

Тимошенко Любовь Ильинична — 22.12.1983
Кассир багажный СОП

Тимошенко Юрий Степанович — 1969—2010
Слесарь аварийно-восстановительных работ СТиСТО

Топорищева Татьяна Николаевна — 17.08.1981
Администратор дежурный СОП

Третьяков Андрей Владимирович — 10.05.1982
Начальник автомобильной колонны № 1 ССТ

Третьяков Петр Максимович — 15.07.1974
Грузчик-бригадир СОП, охранник САБ

Трофимова Ирина Брониславовна — 06.12.1978
Оператор товарный СГСМ

Тюшков Виталий Васильевич — 18.09.1972
Водитель автомобиля ССТ

Усанин Владимир Александрович Водитель автомобиля ССТ	12.03.1984
Фадеева Татьяна Федоровна Заведующий складом ОМТС	26.05.1981
Хабибуллина Ольга Владимировна Бухгалтер ОБУиФ	22.09.1980
Харчук Наталья Петровна Охранник САБ	20.06.1980
Хоменко Валентина Ивановна Инспектор-контролер САБ	1990—2011
Цурган Лариса Кирилловна Бухгалтер ОБУиФ	23.10.1991
Цырульников Андрей Геннадьевич Водитель автомобиля ССТ	13.02.1984
Цырульникова Федосья Алексеевна Аэродромный рабочий, уборщик производственных помещений аэродромной службы	1965—2010
Чернецкая Фатима Аюповна Агент по организации обслуживания авиаперевозок СОП	30.08.1989
Чугунова Антонина Сергеевна Уборщик служебных помещений	24.04.1986
Шабунин Георгий Петрович Столяр РСУ	1974—2010
Шагинян Роберт Мирабдуллаевич Старший инспектор по досмотру ВС и перронному контролю САБ	1968
Шакина Людмила Федоровна Машинист насосных установок СТиСТО	19.10.1990
Шаповалов Виктор Иванович Старший инспектор по досмотру ВС и перронному контролю САБ	1968—2011
Шаповалова Евгения Матвеевна Уборщик производственных помещений СТиСТО	1965—2011
Шаповалова Тамара Александровна Начальник отдела кадров	1961—1997
Шатило Галина Феодосьевна Техник по планированию и учёту службы ЭСТОП	21.01.1974
Шевцова Лариса Васильевна Старший диспетчер по организации авиационных перевозок СОП	17.06.1983
Шлема Анна Федоровна Мастер по ремонту СТиСТО	1968—2004
Шубин Андрей Михайлович Электромеханик службы ЭСТОП	01.04.1983
Шубин Михаил Аркадьевич Начальник службы электросветотехнического обеспечения полётов	1966—2008

	Шубина Надежда Иннокентьевна Старший инспектор по досмотру САБ	29.09.1971
	Штокало Галина Афанасьевна Ведущий экономист по труду ГОТ	1982—2002
Ю	Юлдашева Валентина Мечиславовна Инспектор по досмотру САБ	25.07.1978
	Юзыпенко Николай Романович Инженер по организации движения спецавтотранспорта ССТ	1970—2010
	Ющенко Анатолий Иванович Водитель автомобиля	1974—2011
Я	Яблонцева Татьяна Анатольевна Диспетчер пожарной связи и пульта централизованного наблюдения СПАСОП	14.03.1978
	Яковенко Надежда Федоровна Уборщик служебных помещений	10.05.1973
	Ярков Владимир Николаевич Водитель автомобиля ССТ	1973—2011
	Яскевич Мария Леонидовна Агент по организации обслуживания авиаперевозок (пассажирских) СОП	21.07.1979

Список использованной литературы

70 лет авиации Северо-Востока России. Магадан. «Охотник». 2005.

Алтунин Е. В. Крылья над Магаданом. М, МГА. 1969.

Аэропорт Магадан (Сокол) : цв. фот. // Берег двух океанов : [фотоальбом]. – Магадан, 1990. – С. 129.

Бурмистров П. У тебя есть крылья. // Если Родина позовет. Магадан. 1975

ГАМО. ф. р-17. оп.1. д. 140. л. 153

История поселка Сокол / [сост. Т. Акулова]. – Магадан, 2009. – 32 с. – Из содерж.: История Магаданского объединенного авиаотряда – 1 и аэропорта «Магадан». – С. 6-11.

Куницын А. Удостоен вечной стоянки : [о самолете Ан-12, установл. перед зданием аэровокзала в пос. Сокол] // Памятники, памятные места истории и культуры Северо-Востока России : (Магадан. обл. и Чукотка). – Магадан, 1995. – С. 172-173. – Рис. 81 между с. 176-177.

Лукин И. И. Первостроители / И. И. Лукин. – Магадан, 1986. – 366 с. – Из содерж.: [Из истории строительства местных аэродромов на Охотском побережье и Чукотке, в том числе строительство аэропортов на 13-м (1938) и на 56-м км]. – С 267-274.

Навасардов А. С. Транспортное освоение Северо-Востока России в 1932–1937 гг. Магадан. СВНЦ ДВО РАН, 2002.

Назаров В. Этапы большого пути : [из истории авиации, в т.ч. об открытии воздуш. трасс между Москвой и Магаданом, Анадырем (1960-е гг.)] // Назаров В. Профессия – авиатор. – М., 1991. – С. 16-90 : фот.

Негенбля И. Е. Над безграничной арктикой. Книга 1. / И. В. Негенбля. – Якут. Край, 2007. С. 368.

Обручев С. В. На самолете в восточной Арктике. Л. 1934. с. 4

Овчаренко Т. Мечта обрела крылья : [интервью с Т.И. Овчаренко, вторым пилотом самолета Ил-18 Магадан. авиапредприятия, в т.ч. задачи 10-й пятилетки для магадан. авиаторов, краткие итоги работы магадан. аэропорта в 9-й пятилетке] // Диалог со временем. – Магадан, 1976. – С 128-135.

Романов Г. Н. Окрыление Камчатки. Петропавловск-Камчатский, 1973.

Транспорт, связь : [в т.ч. об аэропорте Магадан] // Магадан: путеводитель – справочник. – Магадан, 1989. – С. 53-64.

Федотов А. Новь северного неба : [о развитии авиации за годы 10-й пятилетки, о реконструкции взлет.-посадоч. полосы аэропорта Магадан] / А. Федотов, Г. Асеева, Е. Шарова // На старте новых свершений. – Магадан, 1982. – С. 154-166 : ил.

Хроника России. XX век / [М. М. Наринский и др.]. – М., 2002. – 1104 с. : ил. – С. 767.

Шило Н. А. Записки геолога. Том 1. Формирование дальневосточной науки. – Магадан: СВНЦ ДВО РАН, 2007. –300 с.

Андреева Е. «Обнимая небо крепкими руками»// «Магаданская правда в пятницу» 14.08.1989 г.

Бардышев Ф. «Белые рейсы»// «Магаданская правда» 28.05.1975 г.).

Бояркин Г. «Воздушные ворота Колымы» // « Магаданская правда в пятницу» 8.02.2008.

Ильвес М. А. «Непросто жить в эпоху перемен» («Магаданская правда в пятницу» 14.07.2000 г.

Насонова О. «Воздушный мост» по заказу»// «Магаданская правда» 20.03.1991

Осенева С. «Аэропорт Магадан: двадцать лет. Полет нормальный» // «Колымский тракт» от 30.03.20110.

«Советская Чукотка» от 26.07.1980



Е. А. Безнутрова, Д. И. Райзман
ВОЗДУШНЫЕ ВОРОТА КОЛЫМЫ. МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ «МАГАДАН». 20 ЛЕТ
Книга-фотоальбом

Под общей редакцией директора ФГУП «Аэропорт Магадан» *С. В. Замараева, начальника САБ Д. А. Сиволобова.*
Редколлегия от ФГУП «Аэропорт Магадан»: *В. Т. Гусева, Н. А. Дерявко, Л. О. Замараева, Р. Ш. Мулюкова.*
Редактор: *П. Ю. Жданов.*
Консультант: *ведущий научный сотрудник Магаданского областного краеведческого музея С. П. Ефимов.*
Фото: *П. Ю. Жданов, С. А. Петрочинин, Р. Ш. Месягутов, А. С. Осипов, В. Ильин, М. А. Старцев, С. В. Замараев, В. А. Лелин, архивы Д. И. Райзмана, заслуженного пилота СССР Б. П. Комкова, И. Е. Негенбля и сотрудников ФГУП «Аэропорт Магадан».*
Оригинал-макет, верстка: *А. С. Осипов.*
Корректор: *А. А. Осенева.*

Подписано к печати 31.05.2011 г. Формат 210×270 *мм.* Гарнитура Story. Тираж: 750 *экз.*

Издательство «Охотник».
685000, г. Магадан, ул. Пролетарская, д. 11, офис 401, 403
Эл. почта: oxotnik@online.magadan.su

Отпечатано в типографии «Синус-Пи»,
194044, г. Санкт-Петербург, Беловодский переулок, д. 7


Эта книга – фоторассказ о предприятии,
без деятельности которого невозможно представить себе
существование Магаданской области.
Недаром аэропорт «Магадан» именуют
воздушными воротами Колымы.
20
Магадан
международный аэропорт